

LE VIE D'ITALIA



RIVISTA MENSILE DEL TOURING
CLUB ITALIANO - ORGANO
UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE
PER LE INDUSTRIE TURISTICHE



CASA VINICOLA BARONE RICASOLI FIRENZE

.ATLA.

OPOPEPTOL

IL DIGESTIVO CLASSICO

L'uomo che
digerisce bene
è più sereno,
più volitivo,
più forte.



CARLO ERBA S. A. MILANO



L'Odol si distingue in modo speciale da tutti gli altri dentifrici, per la sua meravigliosa proprietà di depositare sulle mucose della cavità boccale uno strato microscopicamente sottile, ma in pari tempo denso ed antisettico, *che agisce ancora per delle ore*, dopo aver sciacquata la bocca. Ed è appunto quest'azione prolungata, non posseduta da nessun altro preparato, che dà la certezza a chi si serve

giornalmente dell'Odol, che la sua bocca è sicuramente difesa contro l'azione dei parassiti della putrefazione, e delle sostanze fermentative, che distruggono i denti.



SI VENDE
IN TUTTO
IL MONDO



in viaggio

la sete si fa sempre
sentire!

Non dimenticate
di portare con voi
una bottiglia
della più pura
e dissetante
fra le acque
minerali



ACQUA di S. PELLEGRINO

Per viaggiatori moderni

sistemi moderni!

Acquistate per i vostri viaggi i

"B. C. I. TRAVELLERS' CHEQUES"

Assegni per viaggiatori della

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

in Lire italiane, Franchi francesi, Marchi, Sterline e Dollari,
venduti franco di commissione e spese

OPUSCOLO SPIEGATIVO PRESSO TUTTE LE FILIALI DELLA
BANCA COMMERCIALE ITALIANA



**OLIVETTI
PORTATILE**

LEGGERA / ELEGANTE
ROBUSTA / VELOCE

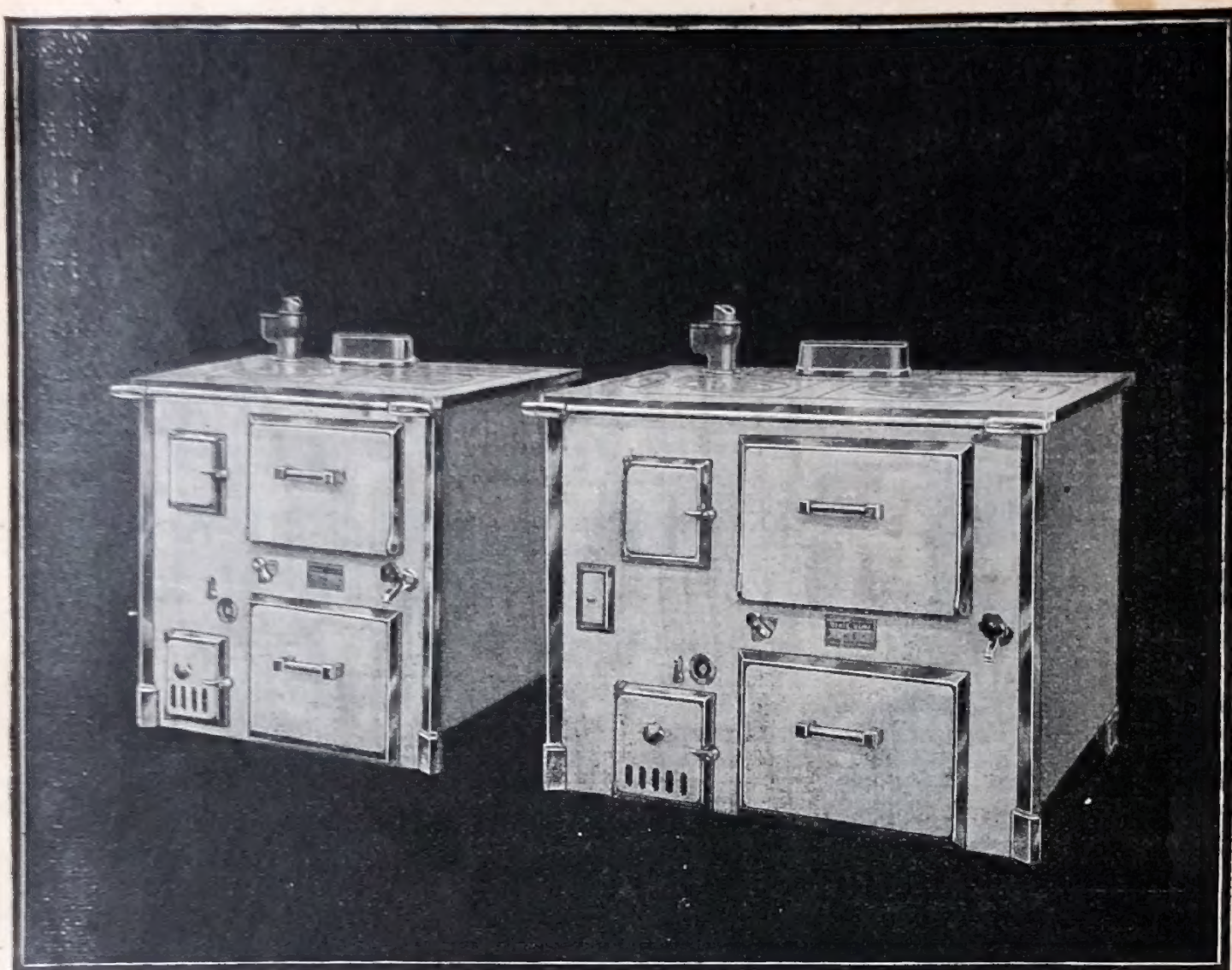
LA MACCHINA DI PRECISIONE
PER L'USO PERSONALE

A RICHIESTA
INVIAMO OPUSCOLI IN OMAGGIO

OLIVETTI

ING. C. OLIVETTI & C., S. A. / IVREA

*Perché è stata creata
la Portatile OLIVETTI*



.... alle gentili Signore

PRESENTIAMO LE NUOVE **"IDEAL-CUCINA,,**

Di tipo modernissimo, perfezionata in tutti i particolari, la **"IDEAL-CUCINA,,** è tale da soddisfare le maggiori esigenze della più fine Massaia.

La "IDEAL-CUCINA" riscalda uniformemente, con radiatori "IDEAL-CLASSIC", tutto l'appartamento, assicura una ottima cucina con due fuochi regolabili e un capace forno, è provvista di bagnomaria e può preparare un'ampia riserva di acqua calda sempre pronta per tutti gli usi d'inverno e d'estate.

Tutto questo con l'economia che dà un solo fuoco, con limitato consumo e minima sorveglianza.

Diamo gratis a richiesta opuscoli « A » con spiegazioni ampiamente illustrate

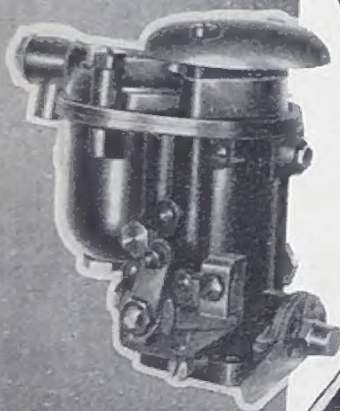
SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Postale, 930 • MILANO • Tel.: 287835 - 287822 - 286408

Sale di Mostra e Depositi: MILANO Via Ampère, 102 e Via Dante, 18 - TORINO Via Cremona ang. Corso Palermo
GENOVA Via T. Pendola, 11 - BOLOGNA Viale A. Masini, 20 - FIRENZE Via Pandolfini, 12 - ROMA Largo Argentina
NAPOLI Via G. Sanfelice, 2 - BARI Piazza Umberto, 17 - PALERMO Via G. Mellì, 13

SEMPLICITÀ SICUREZZA ELASTICITÀ ECONOMIA

Partenze a freddo
i s t a n t a n e e
assicurate a tutte
le temperature



*Tali sono le qualità
che hanno consacrato
la superiorità*

DEL CARBURATORE

OLEX

a starter

ALI NEL CIELO

Il « record » mondiale di altezza.

L'11 aprile dell'anno XII, l'asso d'Italia Donati con un velivolo italiano, munito di motore italiano completamente equipaggiato coi più perfetti strumenti di navigazione e di impianti per il volo stratosferico, tutti di produzione italiana, ha battuto il *record* mondiale di altezza — debitamente omologato dalla F.A.I. — raggiungendo la quota di 14.433 metri.

L'ambita vittoria è il risultato di una lunga, laboriosa preparazione di uomini e di tecnica. Basta pensare alle difficoltà del volo stratosferico per comprendere qual valore abbia il conquistato *record* dell'ala italiana. Donati ha raggiunto la massima quota che essere umano non munito di speciali scafandri nè navigante in cabine stagne, possa raggiungere. E' noto infatti che senza questi speciali dispositivi, alle quote di 15.000 metri l'uomo non resiste allo sbalzo della pressione atmosferica perchè si manifestano nel suo organismo terribili fenomeni, quali ad esempio la pressione del basso verso l'alto dei visceri.

Per raggiungere la quota toccata dall'asso Donati occorre un tenace allenamento non tanto al volo, al freddo, quanto alla respirazione con apparecchi ad ossigeno. Il pilota è costretto ad assorbire dal detto apparecchio una determinata quantità di ossigeno che, a partire da una certa quota gli viene somministrato puro; egli ha allora l'impressione di non immagazzinare che uno scarso volume

di gas nei suoi polmoni, chè, infatti, normalmente egli in ogni inspirazione immette un volume d'aria, di cui solo un quarto all'incirca occorre ai propri polmoni. Nel volo ad alta quota egli deve perciò costringersi ad una ridotta inspirazione: deve obbligarsi a respirare a comando di uno speciale strumento (oscillografo) il quale gli indica l'ampiezza delle sue inspirazioni.

In queste condizioni, avviluppato negli speciali indumenti che debbono proteggerlo dal freddo, legato al suo sedile, con l'occhio fisso a tutti i complicati strumenti di bordo, comandando non solo il suo perfetto velivolo ma la sua stessa anima, Donati ha conquistato all'Italia uno dei più ambiti trofei, largamente battendo il *record* mondiale di altezza stabilito nel settembre 1933 da un aviatore francese.

L'apparecchio col quale è stato conquistato il *record* è un « Caproni Ca. 113 Speciale » biplano monoposto. Le sue dimensioni principali sono: apertura alare m. 14,15, lunghezza m. 8,20, altezza m. 2,30, superficie portante mq. 32,25.

I precedenti *records* di altezza sono registrati nella tabella seguente:

Anno	Metri	Nazione	Anno	Metri	Nazione
1909..	453	(Francia)	1923..	11.145	(Francia)
1910..	3.100	"	1927..	11.710	(Stati Uniti)
1911..	3.910	"	1929..	12.739	(Germania)
1912..	5.610	"	1930..	13.157	(Stati Uniti)
1913..	6.160	"	1932..	13.404	(Inghilterra)
1920..	10.093	(Stati Uniti)	1933..	13.661	(Francia)
1921..	10.518	"			



CAPRONI 113 SPECIALE CON MOTORE USOTTA FRASCHINI (« RECORD MONDIALE DI ALTEZZA M. 14.433 »).

Un concorso per l'aerostazione di Milano-Linate

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per il progetto della stazione passeggeri dell'aeroporto civile di Milano-Linate. La stazione dovrà contenere tutti i servizi inerenti al movimento dei passeggeri, delle merci e dei bagagli, nonché la direzione civile dell'aeroporto. Il costo presunto complessivo dell'edificio non dovrà superare l'importo di Lit. 3.000.000.

Un primato internazionale femminile di altezza con idrovolante conquistato all'Italia.

Il giorno 5 maggio 1934-XII, l'aviatrice marchesa Carina Negrona ha effettuato presso l'idroporto «Bacino Mussolini» di Genova un volo d'altezza su idrovolante «Breda 15» munito di motore «Isotta Fraschini Asso 80», per stabilire il primato internazionale femminile di altezza della classe C bis (idrovolanti).

L'apparecchio ha decollato dall'idroporto alle ore 15,24 ed ha ammarato alle ore 17,33 raggiungendo l'altezza di m. 5554 determinata dal barografo e convertita in metri secondo le tabelle *standard* della Federazione aeronautica internazionale.

Il R. Aero Club d'Italia ha esaminato i verbali relativi al controllo sportivo del volo, ed avendo constatato che esso è stato effettuato in conformità dei regolamenti sportivi della F. A. I. ha omologato la quota raggiunta dall'aviatrice in m. 5554, stabilendo che l'aviatrice ha conquistato i seguenti primati: a) primato internazionale femminile d'altezza della classe C bis (idrovolanti); b) primato internazionale femminile di altezza per idrovolanti leggeri della seconda categoria, classe C bis.

Il precedente primato femminile internazionale della stessa classe apparteneva all'aviatrice Marien Edy Conrad (m. 4103).

Il R. Aero Club d'Italia ha trasmesso i documenti relativi al volo alla F. A. I. per l'omologazione dei primati e l'iscrizione nella tabella dei *records* internazionali.

Il primato d'altezza con 2000 kg. di carico.

Il R. Aero Club d'Italia ha omologato il volo di altezza compiuto il 12 maggio u. s. dai piloti N. di Mauro e G. Olivari, che con carico di kg. 2000, con trimotore Savoia Marchetti munito di motori Pegasus hanno toccato gli 8438 m. attribuendosi il primato nazionale della classe C.

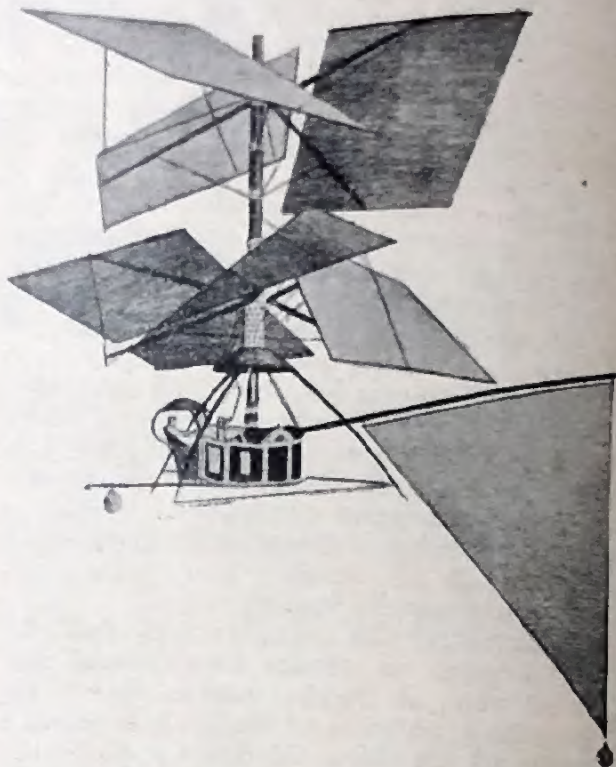
Anno	Lunghezza della rete aerea (km.)	Chilometri volati	Traffico effettivo				
			Passegg. N.	Posta kg.	Giornali kg.	Bagagli kg.	Mercoi kg.
1926.....	3.844	523.122	3.991	1.571.930	—	30.454	10.453
1927.....	4.664	1.327.656	9.757	6.699.490	—	102.332	37.488
1928.....	8.644	1.991.809	15.629	9.880.424	11.414	167.539	60.508
1929.....	13.332	3.008.963	25.034	25.029.004	39.224	322.110	134.815
1930.....	14.899	4.438.912	38.361	41.674.934	26.109	474.759	137.610
1931.....	28.723	4.393.871	33.650	71.107.471	34.834	446.878	153.286
1932 (1).....	20.940	4.930.909	46.071	62.530.433	216.678	578.147	171.953
1933 (1).....	28.299	4.763.863	43.126	62.888.147	238.669	565.818	188.723

(1) Compreso il traffico verificatosi sulle linee aeree coloniali.

Al margine della storia: l'elicottero Sarti.

Un secolo fa, e precisamente nel maggio del 1823, nella galleria del Conte Aldovrandi, in Bologna, veniva sperimentato un modello di elicottero progettato dall'italiano Vittorio Sarti. Piccolo era il modello ed azionato a mezzo di molle, ma più audace era la concezione dell'inventore, il quale vedeva la sua macchina volante azionata a vapore.

L'aeroveliero — così fu chiamato dall'inventore Sarti — era costituito da due alberi verticali, l'uno compenetrato nell'altro,



sostenenti vele inclinate rispetto al piano dell'orizzonte e formanti una specie di doppia spira. Questi due sistemi di vele posti in movimento dalla doppia rotazione degli alberi (in senso opposto l'uno all'altro) dovevano produrre una specie di vortice e conseguentemente l'innalzamento della macchina. Completavano il sistema una navicella e il dispositivo di propulsione.

Il traffico aereo italiano dal 1926 al 1933.

Il seguente prospetto, compilato sulla base delle statistiche ufficiali recentemente pubblicate per il 1933, consente una esatta valutazione dello sviluppo preso dal traffico aereo italiano:

Anche il servizio aereo Amsterdam-Batavia farà scalo a Brindisi.

E' stato ripreso, attraverso l'aeroporto di Brindisi, il servizio aereo tra Amsterdam e Batavia (Indie Olandesi), gestito dalla società olandese K.L.M.

L'apparecchio trimotore, che fa scalo anche a Roma, giunge ogni venerdì ad Amsterdam, per riprendere nella stessa giornata il volo verso Batavia. Nel venerdì successivo si ha poi l'arrivo a Batavia e il proseguimento per Amsterdam. Con la ripresa di tale servizio aereo, otto importantissime linee aeree internazionali fanno scalo all'aeroporto di Brindisi.

Nuovo motore a vapore per aeroplani.

Un ingegnere di Berlino, H. Hüttner, ha progettato un aeroplano gigante azionato da motore a vapore.

L'inventore sostiene di aver superato la difficoltà del peso nel designare per il detto apparecchio il motore a vapore, nel quale si combina la caldaia con la turbina. Fantastica appare la distanza che l'apparecchio dovrebbe coprire con un volo senza scalo. Infatti il progettista ritiene che voli dalla Germania al Giappone, S. Francisco, Città del Capo, Rio de Janeiro e Singapore, potrebbero essere compiuti dal suo apparecchio in una sola tappa, con carico di una tonnellata.

Economico sarebbe anche il rendimento del motore nei confronti degli attuali a scoppio.

I piani di detto apparecchio, sottoposti all'esame di esperti, sono stati giudicati teoricamente soddisfacenti.

L'apparecchio avrebbe le seguenti caratteristiche:

apertura alare	m. 32,89
lunghezza	" 20
carico utile	una tonnellata, per un volo senza scalo di 60 ore.
velocità	230-260 miglia all'ora
autonomia	60-70 ore senza fermate.

Berlino-Londra in quattro ore.

Il traffico aereo tedesco si arricchirà durante la prossima stagione estiva di una nuova importante linea aerea. Essa farà effettuare con apparecchi «Junkers 52» un servizio aereo giornaliero tra Londra e Berlino. La rotta verrà coperta in 4 ore circa, e l'orario è combinato in maniera tale che durante la stessa giornata ci si potrà recare a Londra o a Berlino e ritorno, disponendo pure di largo tempo di sosta.

L'aviazione commerciale in Austria.

La Compagnia austriaca di navigazione aerea «Oelag» ha pubblicato il suo 11° rapporto annuale. La crisi economica ha avuto per risultato una diminuzione nel traffico dei passeggeri, delle merci e dei bagagli, mentre la



**io
sono italiano
e passo
dappertutto**

I LUBRIFICANTI FIAT

si trovano presso tutta l'Organizzazione di vendita Fiat. Per il loro migliore impiego il Servizio Centrale Vendita Lubrificanti (Torino, Via Nizza, 250) è a disposizione di tutti gli interessati, per informazioni, prove ed assistenza tecnica.

**sono l'omino FIAT
dei LUBRIFICANTI**

**la marca italiana della lubrificazione
razionale sicura ed economica**

Eccezi

*Staccate il tagliando: esso vi dà
sul prezzo incredibilmente*

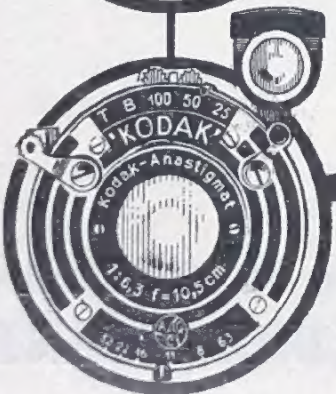
L'autoscatto che
permette di foto-
grafare sé stessi
col nuovo Junior
620 di lusso muni-
to di otturatore
Pronto S.



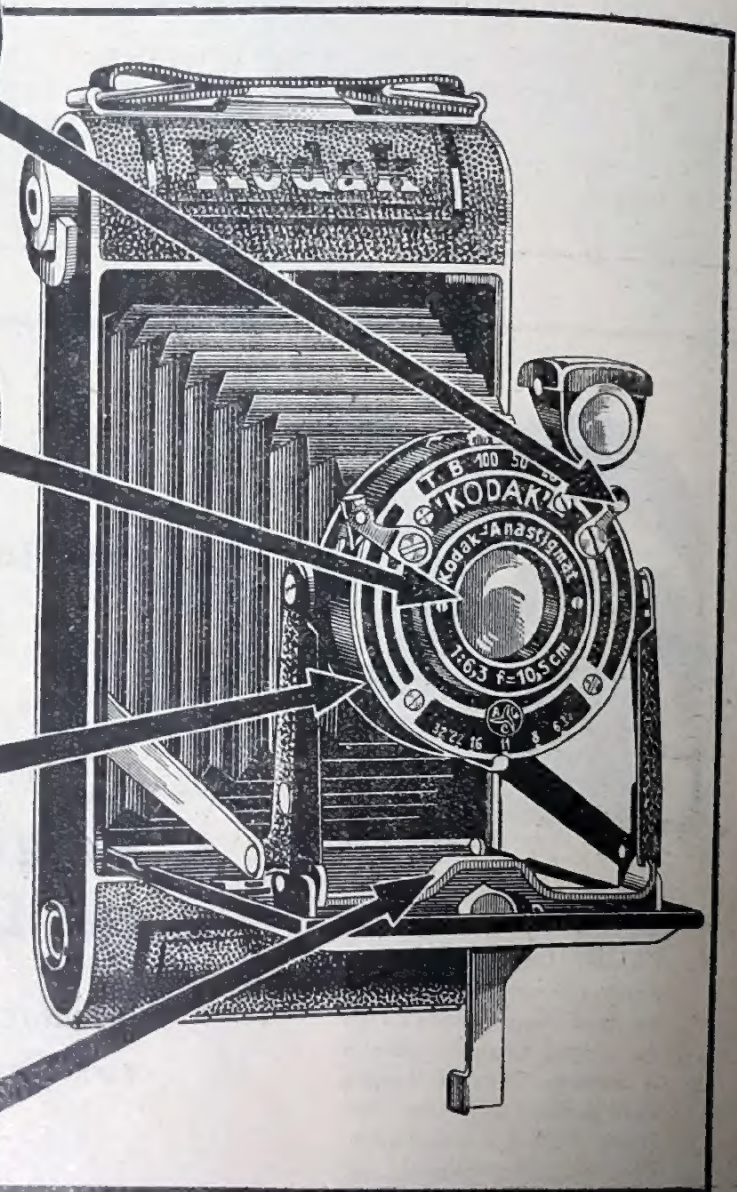
L'obbiettivo ana-
stigmatico Kodak
f. 6,3 del Junior
620 di lusso, che
permette di ope-
rare anche in
condizioni di luce
sfavorevoli.



L'otturatore Pron-
to S. munito di
diaphragma ad iri-
de, ed avente 3
rapidità di istan-
tanea oltre la posa
e la semi-posa.



Il semplicissimo
dispositivo di
apertura e chiu-
sura del nuovo
Kodak Junior 620
di lusso.



Formato 6x9 cm.

onale!

*diritto alla riduzione di L. 40
basso di L. 210 fissato per*

KODAK JUNIOR 620

DI LUSSO, ANASTIGMATICO F: 6,3

Anche voi avete sempre sognato di ottenere belle fotografie; eccovi un'occasione unica per soddisfare il vostro desiderio

con sole **L. 170.-**

Recatevi subito dal più vicino rivenditore di articoli fotografici e chiedetegli che vi mostri questo nuovissimo apparecchio realizzato dalla

grande organizzazione Kodak. Le limitate disponibilità di Kodak Junior di Lusso concesse per il mercato italiano a queste eccezionali condizioni potrebbero esaurirsi molto prima del 15 Giugno, termine fissato per questa speciale campagna fotografica.

Affrettatevi!



La semplice presentazione di questo tagliando dà diritto al sottoscritto di beneficiare della riduzione

di L. 40

accordata fino al 15 Giugno 1934 presso tutti i negozianti di articoli Kodak, sul prezzo del nuovo apparecchio Junior 620 di lusso.

Nome _____

Indirizzo _____

posta è aumentata. Nell'aviazione, tuttavia, la diminuzione è stata meno sentita che negli altri mezzi di trasporto. L'incremento della posta aerea avrà il suo pieno sviluppo quando potranno funzionare per tutto l'anno i servizi notturni. In complesso, sono state fatte funzionare otto linee con un totale di 549.623 chilometri percorsi, 1.593.423 passeggeri-chilometro, 96.030 chilogrammi di bagagli, 17.308 di posta, 66.863 di merci. Regolarità 98 %.

Voli celeri dell'aviazione olandese.

Un nostro consocio, il signor Herman Bes-selaar di Hillegersberg (Olanda), attentissimo lettore della nostra Rivista per la quale ha parole di viva lode, ci comunica alcune notizie interessanti sull'aviazione olandese, a complemento di quelle da noi pubblicate a varie riprese. Egli ci fa conoscere così che sulla linea aerea di navigazione per le Indie Olandesi un apparecchio normale di servizio ha compiuto il volo Amsterdam-Bandoeng (Giava) in 4 giorni, ritornando poi alla base di partenza in egual tempo: tempo di *record*.

Il *Zilvermeeuw*, che fa servizio giornaliero sulla linea Amsterdam-Berlino-Amsterdam ha compiuto alcune settimane fa il volo Amsterdam-Berlino, coprendo tale distanza in sole ore 1,55. Anche questo è un *record* di velocità pel servizio in parola.

Il traffico aereo inglese.

Il traffico aereo fra il Continente e le Isole Britanniche e viceversa si è chiuso, per il 1933, con un totale di 87.539 passeggeri trasportati a bordo di linee regolari. Sulla linea Berlino-Londra-Berlino furono trasportati 3750 passeggeri. Si prevede che questa cifra aumenterà notevolmente durante l'anno in corso.

Nuovo autogiro britannico.

E' stata iniziata per conto del Ministero dell'Aria britannico, la costruzione di un autogiro che possiederà doti speciali di sicurezza e comodità. Si tratta di un'edizione ampliata del biposto a comando diretto di La Cierva, che può veleggiare e librarsi quasi immobile, oppure spostarsi in volo orizzontale a più di 100 miglia all'ora. Il nuovo apparecchio potrà trasportare comodamente 4 persone in cabina chiusa. Per la sua attitudine a librarsi, spostandosi in ragione di sole 5 miglia all'ora, il nuovo autogiro si potrà considerare perfettamente sicuro. I suoi comandi saranno inoltre assai più semplici di quelli di qualsiasi altro tipo sinora costruito. Una semplice asta pendente dall'alto sarà sufficiente alla manovra dell'apparecchio giacchè spostandola opportunamente si potrà ottenere che l'apparecchio salga, discenda o viri. Le pale girevoli



Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in **MILANO** (108) - PIAZZA CORDUSIO, 2

TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454, 89-861, 87-655, 87-656, 87-657 (Centralino)
Capitale Sociale L. 24.000.000 interamente versato — Fondi di Garanzia al 31-12-1932 oltre L. 155.000.000

ASSICURAZIONI INFORTUNI - NUOVA POLIZZA INDIVIDUALE COMPRENDENTE UNA GRATUITA GARANZIA DEI RISCHI DI PASSEGGERO DI LINEE AEREE REGOLARI EUROPEE - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE - ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata da **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i propri Uffici e mediante le Agenzie che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è ASSICURATRICE UFFICIALE del T.C.I., del R. M. S. I. (Reale Moto Club d'Italia) e della R. F. I. M. (Reale Federazione Italiana Motonautica). Con questi Enti L'ANONIMA INFORTUNI ha accordi speciali a favore dei Soci.

"MARCA MARTIN"



LA POSATA DI QUALITÀ
IN ALPACCA ARGENTATA
IN ALPACCA NATURALE



Indiscutibilmente

LA PIÙ SIGNORILE
LA PIÙ RESISTENTE
LA PIÙ PRATICA
per l'uso giornaliero

Servizi completi sempre pronti
in 24 modelli differenti.

Deve l'articolo non è in vendita, chiederla il Catalogo al Concessionario Generale per l'Italia:

GUGLIELMO HAUFLE - Milano
Via Monte Napoleone, 34 (angolo Via Gesù)

Telefono 70-891

verelyte
BARBISIO
IL CONFORTEVOLE CAPPELLO ESTIVO

A RATE
APPARECCHI
FOTOGRAFICI
LEICA DI GRANCLASSE
CONTAX ALLO STESSO
PREZZO
CHE A
CONTANTI
A MATTEI & C. SUPERB
Via Cappuccio 16 — **MILANO**
CHIEDI I LISTINI GRATIS
PROMINENT
ROLLEIFLEX
(È OBBLIGATORIO CITARE IL PRESENTE ANNUNCIO)

Chiedete
listino nuovo
BM 68

Solo
l'apparecchio
perfetto
può dare
le più belle
fotografie

Rolleiflex
L'Apparecchio automatico
Rolleicord
Il Record della fotografia

FRANKE & HEIDECKE - BRAUNSCHWEIG



Costo corrente con I.C.

UFFICIALE
D'ITALIA

GAZZETTA
PARTE PRIMA

Anno 76

Camionisti!

**METTETEVI IN REGOLA
COI DISPOSTI DI LEGGE**

(Il Decreto 8 Dic. 1933 n. 1740)
(è già in vigore!)

LA
FABBRICA ITALIANA

**MAGNETI
MARELLI**

VI OFFRE

**I MIGLIORI SERVOFRENI
AI PREZZI PIÙ VANTAGGIOSI**

TIPO DI INSTALLAZIONE
PARTICOLARMENTE ECONOMICA
Per AUTOCARRI e RIMORCHI di VECCHIA COSTRUZIONE



dell'elica portante sono sistemate ad angoli variabili a seconda delle evoluzioni che l'apparecchio deve compiere; quest'angolo varia automaticamente in dipendenza del movimento della leva di comando.

Il modello attualmente elaborato è munito di doppio comando con sedili per due piloti armati. Questo apparecchio sarà il più grande del genere.

Primo decollo di un velivolo a vela senza coda, rimorchiato.

Sono stati eseguiti in Germania i primi esperimenti pel decollo di un velivolo a vela senza coda, rimorchiato da un apparecchio da turismo.

Il decollaggio è avvenuto senza incidenti. Dopo aver raggiunto un'altezza di 1000 metri il velivolo senza coda fu sganciato ed è atterrato felicemente dopo 15 minuti di volo.

Un grandioso progetto di aviolinee inglesi.

E' in avanzato studio un progetto per la realizzazione di aviolinee mondiali gestite dall'Inghilterra.

Detto progetto comprende il collegamento dell'Inghilterra con il Canada e Terranova e si prefigge lo scopo di:

a) assicurare un rapido collegamento con l'Estremo Oriente, Via Canada;

b) ridurre da sei giorni e mezzo a quattro il viaggio tra Londra e Montreal;

c) congiungere il Canada con tutte le comunicazioni ferroviarie ed aeree degli Stati Uniti ed accelerare i servizi postali della zona.

E' stata conseguentemente decisa la costituzione di un'avio linea Montreal-Vancouver (2500 miglia). Da Vancouver, con i mezzi ordinari, la posta verrà inviata in Giappone ed in Cina.

Il nuovo servizio atlantico farebbe capo in estate a Belle Isle, dove aeroplani provvederebbero a trasportare la posta a Shediac (500 miglia); d'inverno lo scalo sarebbe a Capo Race da cui aeroplani porterebbero pure la posta a Shediac (550 miglia).

Il tributo dell'aviazione tedesca durante la guerra 1914-18.

Può essere interessante per più di un lettore di questa rubrica aeronautica il conoscere i dati che riferiscono il tributo pagato dall'aviazione germanica durante la grande guerra, e che abbiamo ricavato da una recente pubblicazione commemorativa.

Il 2 agosto 1914 l'aviazione tedesca contava 34 squadriglie di 6 apparecchi, 7 squadriglie da artiglieria di 4 apparecchi, 8 parchi e 7 squadriglie di riserva.

Nel 1916 rendendosi conto dell'incontestabile valore dell'aviazione in guerra, la Germania stabiliva un programma per la primavera

SOC. ANONIMA

SMALTERIA e METALLURGICA VENETA

BASSANO DEL GRAPPA



MILANO
Piazza Cavour, 5
Telefono 65-320

ROMA
Via Pontanella di Borghese, 27-29-31
Telefono 64-025

Felici perchè sane...

... avendo in casa il loro bagno.

Una camera da bagno perchè sia utile, igienica ed elegante, deve essere corredata con una vasca da bagno

" FAVORITA ,,

di acciaio finemente porcellanato internamente ed esternamente.

Vasto assortimento di articoli sanitari

" FAVORITA ,,

vasche da bagno (normali, a grembiule con rivestimento smontabile, a sedile) vasche per bambini - semicupi - bagnapiedi - piatti per doccia - fontanelle - ecc., ecc.

CHIEDERE CATALOGHI

del 1917, che prevedeva il rinforzo delle squadriglie di artiglieria da 4 apparecchi a 5, la fusione delle squadriglie da artiglieria da campagna, come pure la creazione di altre 6 nuove squadriglie.

Alla fine del 1917 raddoppiava le squadriglie da caccia esistenti, creandone 40 nuove, e 17 da osservazione. Riorganizzava il macchinario necessario per la produzione mensile di 2000 apparecchi e di 2500 motori. Toglieva quindi dal fronte 7000 specialisti e li incorporava nelle officine, accordando precedenza alle fabbriche di aeroplani e di sottomarini.

Le perdite tedesche durante la guerra si elevavano alle cifre seguenti: morti 2447 ufficiali e 2431 sottufficiali e soldati; feriti 2500 ufficiali e 2603 sottufficiali e soldati.

Perdite di materiali: 2128 apparecchi abbattuti in combattimento, 189 di questi sul fronte dell'est. A questo numero vanno aggiunti 1000 apparecchi distrutti per altre cause.

Nell'ottobre 1918 aveva in servizio al fronte 309 squadriglie e 16 di riserva.

Il consumo mensile di combustibile, che nel 1914 era di 600 tonnellate, salì a 7000 nel 1918.

L'aviazione tedesca lanciò 855.280 bombe da kg. 12; 107.225 da kg. 50; 34.356 da kg. 100; 15.370 da kg. 300; 710 da una tonnellata; con un totale di 27.386 tonnellate.

Nel maggio 1915 eseguì 400 fotografie aeree, e 4000 nel 1918.

L'industria tedesca produsse durante tutta la guerra 47.637 apparecchi. (In Francia se ne costruirono nello stesso periodo 67.982 ed in Inghilterra 50.000).

Linea aeropostale diretta Inghilterra-Australia.

E' stata accettata dal Governo Federale australiano l'offerta della nuova Compagnia australiana Quantas Empire Airways, per il completamento della linea aeropostale Inghilterra-Australia, e precisamente per il tratto Singapore-Darwin-Brisbane.

L'intero viaggio Londra-Brisbane potrà essere effettuato — in un primo tempo — in 14 giorni. Il servizio avrà inizio verso la fine del corrente anno.

Linee aeree con dirigibili nell'Estremo Oriente.

Secondo notizie fornite dal giornale giapponese *Nichiran Shogy*, a cura del Sindacato sono state avviate trattative per la realizzazione di un progetto di impianto di servizi aerei sul percorso Tokyo-Batavia-Shanghai-Hsingking da effettuarsi con dirigibili del tipo Zeppelin. Tali aeronavi dovrebbero avere installazioni per il trasporto di 150 passeggeri e di 20 tonnellate di posta.

Il progetto ha avuto l'approvazione della Marina giapponese.

PERI

CREMA PER BARBA PERI

DI WILHELM SHERSHEIM
FABRIGI COFORTEIM

LAMA PERI
L'AFFILATA
LA SOTTILE

PERI

La crema per barba PERI deve la sua fama alla sua proprietà veramente sorprendente di ammorbidire sino alla radice anche la più ispida barba, rendendola pronta in un istante per essere rasata. Perciò PERI lascia la pelle morbida, liscia e vellutata, con risparmio di tempo e di lame.

Tubo L 3.50 e 6.50 Lama L 1.-



S. E. Prof. PIETRO FEDELE
della Regia Università di
Roma, già Ministro della
Pubblica Istruzione

«Ho sperimentato io stesso il corso
Linguaphone di conversazione in-
glese e l'ho trovato eccellente. E'
un metodo mirabile per apprendere
facilmente, rapidamente e con pu-
rezza di accento le lingue straniere...



**S. Em.
Cardinale E. GASPARRI**

«Ho avuto il piacere di ascoltare
i dischi "Linguaphone", dei quali
molte volte avevo sentito esaltare i
pregi. Sono sicuro che questo pra-
tico ed efficace sistema d'insegna-
mento e perfezionamento nello
studio delle lingue faciliterà la re-
ciproca conoscenza e fratellanza
dei popoli...



**S. E. Prof.
Gr. Cr. SILVIO LONGHI**

Sono convinto che fra i metodi
per lo studio delle lingue,
l'Istituto Linguaphone
è il più efficace...

Do you speak English?

Parlate l'Inglese?

No? Eppure l'inglese è una delle lingue più diffuse del mondo. Parlata in tutto l'immenso Impero Britannico e negli Stati Uniti d'America, lingua franca dell'Estremo Oriente, è conosciuta e praticata dalle persone colte e dagli uomini d'affari d'ogni altro paese del mondo. Impararla non è soltanto una cosa conveniente; è un dovere; anzi una necessità. E' noto che la lingua inglese nella sua struttura grammaticale è abbastanza facile. Il più grave ostacolo invece lo si incontra nella pronunzia: comprendere e farsi comprendere da un inglese è sempre un problema per chi non abbia soggiornato a lungo in paesi inglesi o non abbia studiato tale lingua col Linguaphone. Perché proprio col Linguaphone? Perché nessun metodo al mondo può fornirVi una così preziosa varietà di pronunzie, di intonazioni e di modulazioni linguistiche. Per lo studio della sola lingua inglese, l'Istituto Linguaphone mette a Vostra disposizione ben

14 professori di fonetica

dell'Università di Londra

Prof. A. Lloyd. James - Prof. Daniel Jones - Prof. J. R. Firth

dell'Università di Oxford

Prof. H. C. K. Wyld - Prof. J. R. Tolkien - Miss M. Mac Owan

dell'Università di Cambridge

V. O. Clinton-Baddeley - Prof. C. Arundell - Miss K. Fforde

ed inoltre i seguenti eminenti linguisti: G. B. Shaw - Kenneth R. Barnes - John Gielgud - Harold E. Palmer - F. G. Blandford.

Nessun Istituto al mondo può vantare un primato come questo che il Linguaphone detiene ed assicurarVi in due mesi al massimo l'assoluta padronanza della lingua. Vi viene istintivamente di dire: «Troppo bello e troppo facile perchè sia vero»? Provate voi stessi, fate

una prova gratis

a casa vostra, senza impegno e senza alcuna spesa. Chiedeteci oggi stesso, col tagliando qui sotto, l'opuscolo descrittivo nel quale troverete tutte le informazioni che Vi interessano. Come per l'inglese, così anche per il francese, per il tedesco, per il russo, per lo spagnolo e per altre 18 lingue l'Istituto Linguaphone ha messo nel compilare i corsi la stessa cura e la stessa varietà di eminenti professori di fonetica. Affidatevi quindi senza esitare all'

ISTITUTO

LINGUAPHONE

MILANO - Via Cesare Cantù, 2 - Telef. 13-983

Spett. Istituto Linguaphone, Via C. Cantù, 2 - MILANO

Speditemi gratis e senza impegno il Vs. opuscolo M. 36.

Nome, Cognome

Indirizzo com-

pleto e chiaro

G. BOGNETTI. — *Opere nuove o rinnovate*, pag. 401.L. POMPOI. — *Hispellum*, pag. 417.F. TAJANI. — *Il treno ed il segnale*, pag. 427.

Pagina folcloristica, pag. 436.

A. FANTOLI. — *Le strade della Cirenaica*, pag. 437.A. CANESTRINI. — *Migrazioni degli uccelli*, pag. 449.——— *Il più alto Campeggio del T.C.I.*, pag. 459.M. DE BENEDETTI. — *Il Palazzo e la Galleria Barberini a Roma*, pag. 465.——— *Atti Ufficiali dell'E.N.I.T.*, pag. 480.All nel Cielo, pag. V. — *Vita del Touring*, pag. 193. — *Notizie ed Echi*, pag. 201. — *Statistica dei Soci* al 30 Aprile 1934-XII, pag. 240.

Abbonamento per il 1934: L. 13,50 (Estero L. 33,50).

ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali*: L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di *tassa d'ammissione*;*Soci Italiani*: L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vistalizi e Fondatori della Sede*: L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO



ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE
NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO
FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI
PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE



Proprietà letteraria ed artistica • Riproduzione riservata • Non si restituiscono manoscritti né fotografie
Indirizzo la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XL- N. 6

Giugno 1934 (A. XII)

OPERE NUOVE O RINNOVATE

L'ATTIVITÀ del Touring non si arresta nè languisce.

Con i due volumi della *Guida Pratica ai luoghi di soggiorno e di cura* pubblicati dal T. C. I. e distribuiti ai Soci nel 1932 e nel 1933, questi ultimi hanno avuto una completa rassegna delle stazioni che, in numero stragrande, sono diffuse lungo le coste marine d'Italia, così della Penisola come delle isole.

Col volume che in questi giorni va in distribuzione a tutti i Soci, il terzo della serie, si inizia la descrizione delle Stazioni alpine d'Italia. Il compito che il Touring si è assunto ponendo mano a questa illustrazione è vastissimo. Innumerevoli, si può dire sono nelle Alpi i luoghi che Natura ha dotato di bellezze e clima favorevole al riposo estivo: siano i borghi adagiati sul fondo delle valli ombreggiate in mezzo ai castagneti, siano villaggi arroccati a varie altezze sui versanti in mezzo alla variopinta scacchiera dei coltivi,

siano infine piccole frazioni appollaiate su pianori e terrazzi, circondate da faggete e da abetine, o casali disseminati in ampie valli di pascoli o a cavaliere di gioghi aereati, su su fino ai circhi terminali delle valli, dove tutto intorno s'apre la corona delle vette scintillanti di ghiacci: infinita varietà di paesaggi, inesauribile gamma di condizioni climatiche.

Ma non nelle sole Alpi le località adatte al riposo estivo sono numerose: gli Appennini ne offrono essi pure un numero grandissimo, che bisogna pur mettere in valore rendendole note agli Italiani. Vi sono infine le stazioni idrominerali propriamente dette, che per una ragione pratica occorre sceverare dalle precedenti, anche perchè la clientela che le frequenta è sovente diversa da quella accorrente alle altre località di semplice soggiorno.

Per queste considerazioni il Touring ha dovuto formare un piano d'illustrazione che



LA BORGATA DI VALTOURNANCHE CON LO SFONDO DELLE GRANDES MURAILLES E DELLA DENT D'HÉRENS (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

condurrà alla graduale pubblicazione di parecchi volumi: complessivamente quattro, di cui due dedicati alle stazioni delle Alpi; uno destinato alla descrizione delle Stazioni idrominerali, uno alle Stazioni delle Prealpi, delle regioni dei Laghi e dell'Appennino.

Così la « Guida Pratica ai luoghi di soggiorno e di cura » (che con i due volumi già pubblicati riflettenti le stazioni marine formerà un *corpus* di ben sei volumi), verrà a fornire un quadro organico, completo e veritiero del ricchissimo e svariaticissimo patrimonio italiano in fatto di stazioni di cura e di soggiorno.

Il favore incontrato da questa pubblicazione ha trovato autorevole conferma in una significativa decisione dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche, il quale ha richiesto che venissero posti a sua disposizione i volumi, già pubblicati, dedicati alle Marine d'Italia; e li ha tradotti e ripubblicati in lingua francese, inglese e tedesca diffondendoli largamente anche all'Estero.

★★

Il volume che viene ora inviato ai Soci — e non è questo il primo dell'annata, chè essi hanno già ricevuto il V° volume della collezione « Attraverso l'Italia » che illustra la « Toscana » (1ª parte, con Firenze e Prato) e i tre nuovi fogli della « Carta d'Italia » al 500.000 (N. 4-5-6) — è dedicato alle *Stazioni alpine del Piemonte e della Lombardia*. La zona in cui esse si distribuiscono è realmente di straordinario interesse, per la grandissima varietà di paesaggio non solo, ma per le multiformi caratteristiche dell'abitato alpestre. Dai grandiosi quadri alpini dell'alta vallata della Dora Baltea e delle sue valli affluenti, dove ogni elemento del quadro alpino assume proporzioni smisurate in rapporto all'ambiente in cui gli umani raccolgono le loro case dalla tipica architettura, nelle quali la pietra e il legname sono utilizzati in sapiente adattamento di funzioni e di linee e di volumi, si passa per gradi, così procedendo



IL GRANDIOSO SPETTACOLO OFFERTO DALLA CONCA DI COURMAYEUR E DALLA CATENA DEL M. BIANCO, (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDE PRATICA AL TOUR DU MONT BLANC »)
 (Aut. H. M. L'Éclat Alp. Courmayeur)
 E DI CURA D'ITALIA »)



(fot. G. Colombi, Milano)

LA CONCA DI BORMIO (ALTA VALTELLINA). (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

verso le Marittime come anche verso le Alpi Centrali, a paesaggi più blandi, più idillicamente composti in linee di maggior calma e serenità, che trovano tuttavia qualche accentuazione alpina, anche notevolissima, particolarmente nell'Ossola, nell'Alta Valtellina e nell'Alta Valcamonica. La varietà del paesaggio, del resto, deriva non solamente dalla diversa imponenza o dalla diversa elevazione delle masse, ma anche dalla natura geologica del terreno. È così, per esempio, che può accadere in alcune zone del Piemonte (nella Val Maira e in Val di Susa), come in altre della Lombardia (V. di Scalve, media V. Camonica) che il visitatore riceva l'impressione di trovarsi in un mondo dolomitico, a motivo delle rocce calcari e dei particolari aspetti che esse quivi assumono, tipiche di dette formazioni, sotto l'azione delle forze esogene della natura.

Nella vasta regione compresa nel volume attuale della « Guida Pratica », racchiudente la descrizione delle stazioni dell'alta Valle del Tanaro, delle Valli di Mondovì, di Cuneo, di Saluzzo, del Pinerolese, di Susa e di Lanzo, poi ancora di quelle del Canavese e dell'Aostano, della V. Sesia e dell'Ossola; infine del Chiavennasco, della Valtellina, del Bergamasco e dell'alto bacino dell'Oglio, se larghissima può essere la scelta delle località di

sosta, a seconda delle tendenze e dei gusti paesistici, meno facile lo è nei riguardi dei requisiti turistico-alberghieri, quando proprio non si voglia dedicarsi al campeggio, o affidarsi al caso, che talora può riservare sorprese non del tutto gradevoli.

È appunto sotto questo riguardo che la « Guida pratica » si rivela preziosa, offrendo tutti gli elementi necessari per prevedere quali comodità si potranno trovare in un qualsiasi albergo o in una data località. Le fotografie — numerose e di rara evidenza — risultano anch'esse di grande aiuto, poichè a un solo sguardo dicono l'aspetto del luogo e la posizione degli alberghi.

La raccolta e il coordinamento del materiale che ha servito per la compilazione ha dato naturalmente occasione a utili constatazioni e osservazioni; questa, ad esempio, che ovunque nell'ampia cerchia considerata si nota un confortante progresso nell'ospitalità alberghiera, non solo come quantità di esercizi, ma specialmente come qualità di arredamento e di servizi.

Così, non sono più rari neppure nelle piccole località di montagna il termosifone e l'acqua corrente in ogni camera; e tutte, o quasi, le nuove costruzioni alberghiere che sorgono comprendono questo impianto, la cui esistenza è oggi da molti richiesta come con-



(P. C. M., Torino)

A. C. M. A. F. I. A. F. E. L. L. E. G. P. I. N. G. I. E. P. M. E. (V. B. P. E. M. A. N. A). (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

dizione minima e « sine qua non ».

È da augurare che in nuove edizioni del volume si possano constatare sempre maggiori progressi e la nostra pubblicazione che mostra imparzialmente i pregi e i difetti dell'ospitalità in ogni singolo luogo, potrà forse contribuirvi. Fra l'altro auguriamo che sia più sentita la necessità di creare piccoli boschi e zone ombrose nelle stazioni climatiche di montagna.

Intendiamoci: non si tratta qui di affrontare il problema del rimboschimento in tutta la sua gravità; si tratta semplicemente, per le stazioni alpine, di alberare dei viali, di creare nelle immediate vicinanze dei nuclei abitati delle piccole zone di frescura e d'ombra che diano refrigerio a tutti coloro che per ragioni varie non intendono di fare gior-
nate e ripetutamente i quindici minuti o l'ora di strada per raggiungere il bosco che c'è, ma si trova lontano.
Noi siamo sicuri — e abbiamo
ne di dirlo altra volta — che
questo programma significherebbe
al più alto grado la valorizzazio-

ne di tanti centri turistici di montagna; e nutriamo assoluta certezza che la spesa per la creazione di questi piccoli, ma desideratissimi parchi risulterebbe altamente produttiva di una immancabile ricchezza nell'avvenire.

Chiudiamo infine con una osservazione che ci viene suggerita anch'essa dall'esame del volume.

La crescente importanza di una vera e propria stagione invernale in alcune stazioni, già si riflette in questa guida. Nelle località più favorite dalla positura e dall'esposizione, la frequentazione invernale supera già di parecchio quella estiva. Basta citare il Colle di Se-
strières, ove è sorto in pochi anni tutto un centro di diporti invernali, il più importante d'Italia, che fin d'ora richiama una clientela internazionale; la stazione di Clavières, di meno recente fondazione, e, in Lombardia, il Passo del Tonale e il Gioogo della Presolana.

Non v'è dubbio che l'immane sviluppo del turismo e degli sports della neve, offrendo a molti esercizi alberghieri un periodo di apertura più prolungato, avrà una benefica influenza sull'evoluzione alberghiera nella



L'ALTA VALLE CANONICA E LA CONCA DI PONTEDILEGNO. (fot. F. M. heletti, Brescia)
(SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI
DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

zona alpina, ed è bene che anche altre stazioni, oltre le già nominate, le quali hanno pure i requisiti di innevazione e di positura necessari, ma non posseggono ancora un attrezzamento adeguato, pensino gradatamente a provvedervi.

★★

Ed ora parliamo, chè lo merita, dell'opera di rinnovamento della *Guida d'Italia*. Questa procede col ritmo sicuro degli anni precedenti. È or ora uscito il volume che illustra la *Venezia Giulia e la Dalmazia* (1); con esso — e con quello che seguirà fra breve, descrivente l'Emilia — tutta l'Italia Settentrionale dalle Alpi Occidentali e dal Mar Ligure al Nevo-so e alle coste orientali dell'Adriatico, divisa in 7 volumi regionali, si troverà alla terza edizione, fatta eccezione solo per i volumi dedicati al Piemonte e alla Lombardia, i quali per essere stati i primi della vasta opera, si trovano già a quarta edizione.

Della *Guida della Venezia Giulia e della Dalmazia*

(1) *Venezia Giulia e Dalmazia*, che, 19 piante di 100 mi; volume di pag. L. 36 per i non 8 (estero L. 4)

Dalmazia si è già parlato brevemente nel fascicolo dell'aprile scorso (alla pag. 107 del notiziario) della Rivista; ma non sarà inutile tornare sull'argomento.

La materia trattata nel volume ora edito aveva nella seconda edizione il titolo di « Le Tre Venezie, terzo volume » e andava da Treviso al confine orientale; in questa terza, che come il suo nome rinnovato rivela, vuole seguire un più rigoroso criterio regionale, si descrive il territorio che va dal corso del Tagliamento a Fiume e dalla cresta delle Alpi Carniche a Lussino. Vi si comprende dunque, come ormai fanno molti, se non tutti i geografi, anche la provincia di Udine, come quella che ebbe sempre vivi rapporti con le terre goriziane, e fu insieme con la Venezia Giulia, propriamente detta, la terra della riconquista dopo la Vittoria Sacra, e ha, vera « marca » del nord-est, una estesa linea di confine nazionale.

È superfluo aggiungere che la presente edizione mostra, rispetto a quella che la precedeva, un profondo rinnovamento, che è nelle tradizioni delle lingue, le quali col rinnovarsi si rinnovano, perchè l'aggiornamento è stato di essa profondo e spinto al



(Ed. A. Schroll, Vienna)

TRAB - FREGIO CON PUTTI NEL BATTISTERO

massimo grado possibile nella materia turistica che non è mai statica, ma anche perchè la più rigorosa divisione regionale ha reso possibile una più esatta visione nello sguardo d'insieme e una più precisa distribuzione di itinerari nella parte descrittiva.

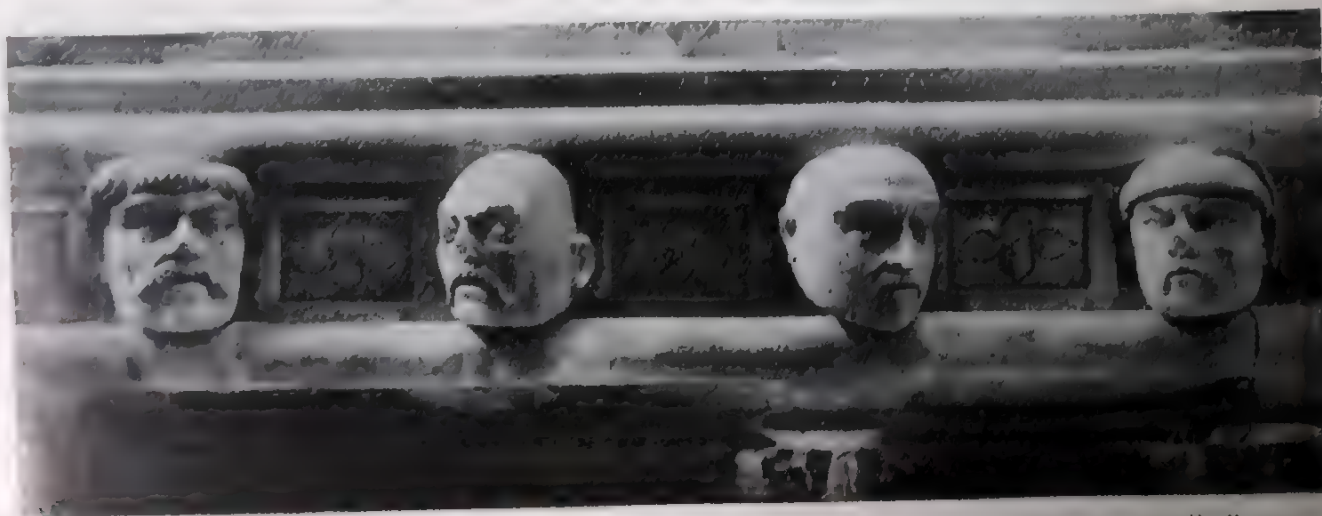
Licenziando nel 1920 gli allora due volumi della prima edizione della *Guida delle Tre Venezie*, l'autore — il nostro grande Luigi Vittorio Bertarelli — scriveva che le regioni nord-orientali dell'Italia erano state definite il paese delle meraviglie. Felice sintesi! Tre regioni invero affascinanti, ma pur quanto diverse fra loro e per caratteri anche contrastanti. Il Veneto è essenzialmente la regione dell'arte e la terra ove la sapienza politica e civile della stirpe italica fece, dopo Roma, le sue maggiori prove; territorio piano o variato di colli, terra classica delle risorgive, campagna feconda riposante; la Venezia Tridentina, che consta essenzialmente della valle montana dell'Adige e dei suoi affluenti è il regno delle Dolomiti severe e pittoresche, ove la vita è più aspra e l'arte meno vistosa e più raccolta, spesso con spiccato carattere casalingo e popolare; la Venezia

Giulia è fisicamente la più varia, come quella che dall'eccelsa barriera delle Carniche e dalla tormentata catena delle Giulie discende alle lagune dell'Alto Adriatico e alle ridenti marine dell'Istria; ma è particolarmente la terra delle grotte e in genere del carsismo, che vi assume i più vari e grandiosi aspetti.

Nella sua qualità di territorio di confine la Venezia Giulia assolse un compito storico analogo a quello del Piemonte, e come nell'estrema regione occidentale Roma aprì strade alpine, costruì arditi ponti, fondò castrì fortemente muniti e alzò archi di trionfo, così nell'estrema regione orientale aprì valli di difesa, fondò una grande città munita, Aquileia, e una ancora gloriosa per venerande memorie, Pola.

La storia successiva della regione è la storia delle lotte contro le invasioni che scelsero quasi sempre le vie orientali come le più facili nella barriera alpina. E Venezia combatté Trieste, conquistò l'Istria, fondò Palmanova, lottò a lungo sulle rive dell'Isonzo.

Appendice, quasi diremmo necessaria, della Venezia Giulia, si stende la Dalmazia, del-



(Ed. A. Schroll, Vienna)

SABENICO - PARTICOLARI DEL FREGIO DELLE ABBADI



la quale si pubblicò
prima volta (fatta ec

la Guida del Touring.
ffermare che dai punti più ele-
sta marchigiana e abruzzese si
migliori condizioni di luce, le
Il calcolo dimostra infatti che
circa 500 metri si possono scor-
posta sponda non la csta ma le
tena delle Bebie; tanto breve
che divide queste terre fronteg-
stretto è il braccio di mare,
che le unisce. È questo un solco appena poco
più profondo, una sinclinale appena un poco
più accentuata che separa due formazioni
geologiche — l'Appennino e le pieghe della
terra dalmata — costituitesi quasi contempo-
raneamente durante l'era terziaria, per effet-
to delle identiche forze orogeniche.

Vi fu un tempo nel quale le due formazio-
ni erano unite o assai più vicine di quello che
siano ora, quando cioè la così detta Adriati-
de del periodo miocenico si spingeva verso
mezzogiorno fino a unirsi al Gargano, appena
separata dal vero Appennino e dalle Murge
pugliesi da un golfo marino, l'attuale Tavo-
liere. Di quella terra sprofondatasi nel mez-
zo sono indizi i piccoli gruppi delle Tremiti
e di Pelagosa, i quali nella preistoria dell'u-
manità dovevano essere (la cosa è certa per il
secondo gruppo) più vasti di quello che siano
oggi che si trovano ridotti alle proporzioni di
scogli o di minuscoli isolotti.

Del resto tutta la terra dalmata subì un ab-
bassamento fino a vedere le sue valli diven-
tare canali marittimi, poi si risollevò, ma
con tale lentezza e forse con soste, che il ma-
re ebbe il tempo di incidervi i suoi terrazza-
menti.

E la Dalmazia non è più ritornata al livel-
lo primitivo; essa è ancora semisommersa,
lembo di terra che ha la superficie del Lazio
ma si stende per una lunghezza di 570 chilo-
metri, terra che, per un quinto della sua su-
perficie, è formata da isole grandi o medie o
piccole, da isolotti, da scogli — più di un
migliaio in tutto — che il mare continua ad
assalire, a demolire, a spezzettare quasi, si
dalla nostra vista. Ancora nell'epo-
ca di Pasman era unita a
e perciò non aveva un pro-
nel X secolo ne era divisa. È
che l'isola Incoronata non è
zione dell'isola Lunga, dalla
ere staccata non molti secoli
di Pago, che pare un muc-

che di bianchi ossa-
ni anti d'inve-
statura, ossa-
ni anti dal mare
le acque meteo-
era unita alla
terraferma davanti a
Nonà: ivi i suoi pro-
montori e le sue baie
s'inseriscono rispetti-
vamente nelle baie e
nei promontori del
costante a guisa di
denti di ruote ingra-
nanti fra loro.

È pure chiaro che
l'isola di Curzola do-
veva essere unita in
epoca non remotissi-
ma alla penisola di
Sabbioncello, della
quale è il prolunga-
mento verso occiden-
te, e che le così dette
isole Elafiti, che si al-
lineano parallelamen-
te alla costa di Can-
nosa, sono elementi di
un'unica formazione.

Poche regioni della
Terra hanno una mor-
fologia così compli-
cata; nessun'altra re-
gione d'Italia ha un
carattere così pretta-
mente marittimo, più
ancora della Sicilia e
della Sardegna, per-
ché la stessa parte di
terraferma della Dalmazia è divisa dal re-
sto della penisola balcanica per mezzo del-
lo precipito rilievo delle Alpi Bebie e
delle Dinariche, così decisamente come po-
tebbe fare un canale marittimo, determi-
nando una flora e anche una fauna quasi
completamente distinte da quella della Balcania
e un aspetto paesistico completamente di-
verso.

La Narenta, che a Metcovich pe-
rcola nella stretta striscia dalmatica e vi
per 24 chilometri, ha un carattere net-
tamente balcanico, col lento corso, gl'impalu-
menti e la formazione di un delta. Invece
gli altri corsi d'acqua manifestano una



(Ed. A. Schroll, Vienna)

SPALATO II PERISTILIO DEL PALAZZO DI DIOCLEZIANO

idrografia singolare: fiumi che spariscono in
voragini e riappaiono a distanza di molti chi-
lometri, come fa l'Ombla; altri che a un cer-
to punto invertono del tutto il loro corso op-
pure incidono, aprendovi dei veri canali, le
catene collinari e presso il mare si allargano
in quello che non si sa definire se sia uno
specchio lacuale o un golfo marino, come
fanno la Zermagna e il Cherca.

Una regione così singolare nell'aspetto e
nei caratteri fisici doveva avere, come ebbe
infatti, una storia singolare. Antichi, ivi, gli
stabilimenti umani e per tempo abitata qual-
che isola dai Greci; ma la vera storia civile
della Dalmazia incomincia quando, dopo ri-

petute dure lotte, la ...
la romanità ...
con l'arte ...
...
...
...

La ...
...
...

... secoli del Cristianesimo
in quel vastissimo campo di rovine
scavi condotti a più riprese e anche ne
gli ultimissimi anni hanno rivelato un nume-
ro notevole di basiliche, di battisteri e ne-
cropoli ricchissime.

Passa un'ora di tenebra; Avari e Slavi si
abbattono sulla regione, devastano e distrug-
gono le città, par che annientino ogni vita
civile; ma gli abitanti si rifugiano parte nelle
isole, parte nel palazzo imperiale; la vita ri-
fiorisce ed è vita italiana.

Venezia fin dal mille, pur tra contrasti e
lotte, le dà il proprio suggello, finchè dal
1420 la Dalmazia è pacificamente veneziana,
l'arte della Dominante dà l'impronta alle cit-
tà soggette, il dialetto veneto viene sopplan-
tando quello dalmatico. E la regione suscita
dal proprio seno artisti sommi e maestranze
abili e dona più di quello che riceve.

Questo e altro ancora è esposto e documen-
tato nella parte generale della Guida. La
parte speciale, divisa in 17 itinerari, descrive,
procedendo da nord-ovest a sud-est, le città
della passione italica: Veglia, col suo castello
veneziano che con un'eloquente scritta testi-
monia l'antico amore alla città anadiomene;
Arbe, bellissima coi suoi quattro campanili
medioevali; Pago, vero borgo veneziano eret-
to nel Quattrocento su pianta regolare, simile
in questo a Pienza; Nona, spopolata nel mez-
zo della sua laguna e che ricorda la melan-
conica solitudine di Torcello; Zara « sestiere
indivisibile di Venezia »; Sebenico, vaghissi-
ma con una meravigliosa cattedrale a spec-
chio del suo mare interno e gloriosa del suo
Tommaseo; Traù, quasi una piccola Taranto
su un isolotto oblungo presso due opposte ri-
ve, Traù che ha il più vivo suggello di
nezanità in ogni suo edificio, in ogni
le; Spalato che esalta anche nel nome
bilità della sua origine romana; poi
Lissa, Cùrzola e Lågosta, che esp
loro arte nella più dolce parola di

... antagonista della Serenissima perchè
... vita e allo spirito dell'Italia
... Meridionale, quindi curante di
... e del bel parlare latino e to-
... una veste architettonica nella
... rappresentati tutti gli stili italia-
... continuo barocco della Cattedrale
... di S. Biagio e cinta da una cer-
... di fortificazioni così maestose e pittore-
... possono paragonare forse soltanto
... di Rodi.

E quale splendore e varietà e singolarità di
paesaggio! L'isola di Veglia con le sue doli-
ne e l'amplessima vista su tutto il Carnaro;
l'isola d'Arbe, lieta di foreste e frequentatis-
sima stazione balneare; l'isola di Pago, alla
cui piatta formazione fa contrasto l'alta pa-
rete che, di fronte ad essa scende dalle Be-
bie al canale della Morlacca e il pittoresco
aspetto di questo, spesso agitato dalle furie
della bora; lo stupendo singolarissimo percor-
so lungo la Zermagna; la maestà delle casca-
te del fiume Cherca, che scende dall'altipiano
come da una gradinata e, di rapida in rapida,
accresce la massa delle sue acque per l'ap-
porto di correnti sotterranee; l'amenità dei
Sette Castelli fra Spalato e Traù; la solenni-
tà delle rovine di Salona; il piatto paesaggio
del delta della Narenta; la bellissima valle
d'Ombra nei dintorni di Gravosa; Cannosa con
la villa Gozze; l'impareggiabile Lacroma e le
famose Bocche di Cattaro e, nell'interno del-
la regione, l'idillico paesaggio dei dintorni di
Bencovaz e l'ampiezza degli orizzonti nell'e-
scursione a Cettigne.

Questi i principali argomenti del vasto qua-
dro, che per quanto ampio ha un'unità che
gli viene dalle testimonianze della vita civile
e dell'arte della regione. Dalle pietre delle
antiche città, dalle torri romaniche e gotiche,
dalle Cattedrali, dalle Logge ove si rendeva
giustizia, dai palazzi pubblici che ricordano
la vita dignitosa della Dalmazia sotto il sag-
gio, paterno governo della Dominante, dai
palazzi del vecchio patriziato, dai conventi,
dai tesori chiesastici, dai prodotti della vita
intellettuale si leva una voce che non può es-
sere fraintesa e che grida: « Italia! ».

La pubblicazione di questo volume, appe-
sso cominciò a diffondersi, ha valso al
un grande, lusinghiero afflusso di
nsi e di encomi a cui parteciparono uo-
i più eminenti nella vita politica
le del Paese.



(Ed. A. Schroll, Vienna)

SEBENICO - INTERNO DEL DUOMO.

Sarebbe per noi una grande compiacenza il riportare qui almeno una parte di quegli scritti: ce ne trattiene un senso di discrezione, che non paresse ci valesimo delle spontanee, affettuose lodi di tanti autorevoli amici del Touring per raggiungere degli intenti di pubblicità editoriale: ciò che non è nelle nostre abitudini. Facciamo una sola eccezione, e ne chiediamo venia all'illustre Presidente del Senato S. E. Federzoni. Ma la lettera che egli indirizzò al Presidente del Touring conclude mirabilmente nel giro di poche eloquenti frasi tutto ciò che caratterizza la nostra pubblicazione e ne riconosce l'indole delicata e la difficile esecuzione.

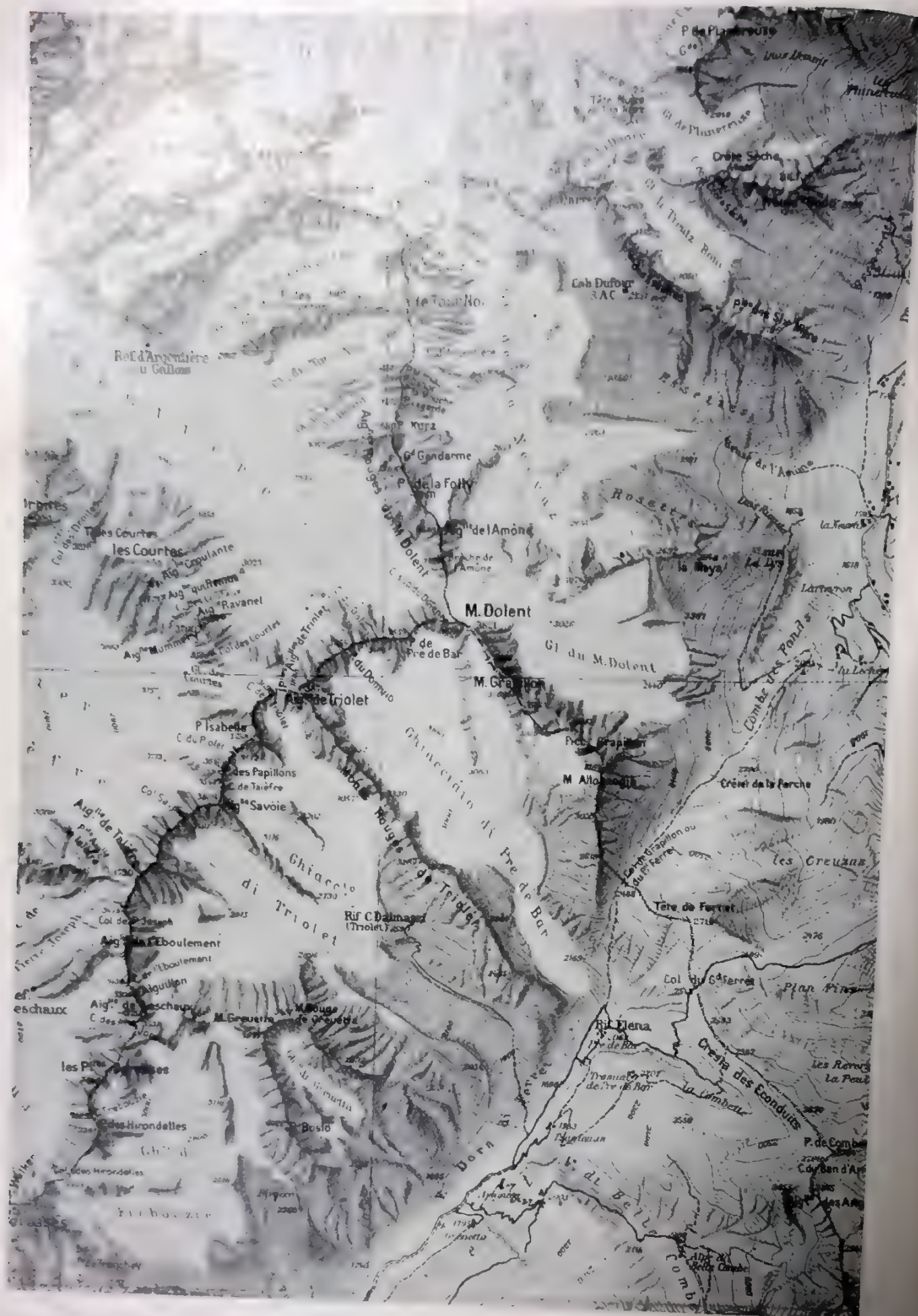
Vecchio e affezionato socio del Touring scrive l'on. Federzoni — sono abituato alle splendide pubblicazioni con le quali il glorioso Sodalizio da quarant'anni promuove e diffonde la conoscenza e lo studio delle bellezze naturali e artistiche d'Italia. Devo dire peraltro che la nuova « Guida della Venezia Giulia e della Dalmazia » costitui-

sce forse l'opera più perfetta ed efficace che il Touring abbia finora prodotta, per l'originalità della trattazione, per il tatto e l'accume con cui è svolto il delicato argomento, per l'accuratezza e la precisione della parte informativa. Era impossibile affrontare più felicemente un tema più arduo; e sopra tutto non si potevano raggiungere risultati migliori.

« Siano rese grazie, dunque, al Touring per cotest'opera di nobile italianità, compiuta in mezzo ad ostacoli non lievi e portata a termine così felicemente ».

★★

Porre a disposizione del turista, dell'escursionista e dell'alpinista carte sufficientemente particolareggiate, evidenti e facilmente leggibili per le zone più importanti dal lato turistico e alpinistico del nostro Paese è lo scopo a cui ha mirato il Touring quando diede inizio alla serie delle *Carte delle zone turistiche d'Italia* al 50.000.



SCHEMA DELLA MONTAGNA DI PRE DE BAR (ALTA VAL D'AOSTA) A SCALA 1:50.000. (RIDUZ. FOTOGRAFICA MONOCROMA, DI CIRCA UN TERZO DELLA BASE).



1) DELLA CARTA DEL GRUPPO DELL'ORTLES-CEVEDALE AL 1:50.000. (RIDUZ. FOTOGR. MONOCROMA, DI CIRCA UN TERZO DELLA BASE).

Senza falsa modestia, in seguito alla unanime, favorevole sanzione che ad esse è venuta dal pratico uso e controllo che infiniti turisti nostrani e stranieri ne han fatto di rettamente sul terreno, si può oggi asserire che detta serie ha bene adempiuto al suo compito, non solo, ma che essa ha retto e regge vittoriosamente il confronto con le analoghe più celebrate produzioni cartografiche alpine della Germania, dell'Austria e della Svizzera.

Il Touring non ha sostato nella sua opera. Ai numerosi fogli già pubblicati negli scorsi anni, vengono oggi ad aggiungersene altri cinque nuovi, attesissimi nel mondo turistico, che illustrano importanti plessi montuosi del nostro sistema alpino e appenninico. E precisamente i fogli riguardanti il Gruppo del Monte Bianco, il Gruppo dell'Ortles-Cevedale, il Gruppo dell'Adamello-Presanella, il Gruppo di Brenta, il Gruppo del Gran Sasso d'Italia.

Il tipo di queste nuove carte presenta tuttavia, in confronto alle precedenti, qualche utile novità; esse se ne scostano infatti principalmente per l'avvenuta selezione in tre colori di quanto figurava finora rappresentato unicamente in nero. Tale selezione è stata fatta con l'intento di ottenere un migliorato effetto plastico del terreno e una maggior chiarezza degli scritti (nomi e quote), nonché della viabilità. Così, mentre gli scritti rimangono sempre segnati in nero, le rocce e le curve di livello sono rappresentate invece in bistro, con eliminazione dell'incongruenza che solitamente si ha nelle carte a colori di avere due diverse tonalità che scindono due elementi (roccia e curve isoipse) i quali dovrebbero viceversa essere intimamente connessi fra di loro, poichè consistenti di un solo volume, di due elementi di egual valore pla-

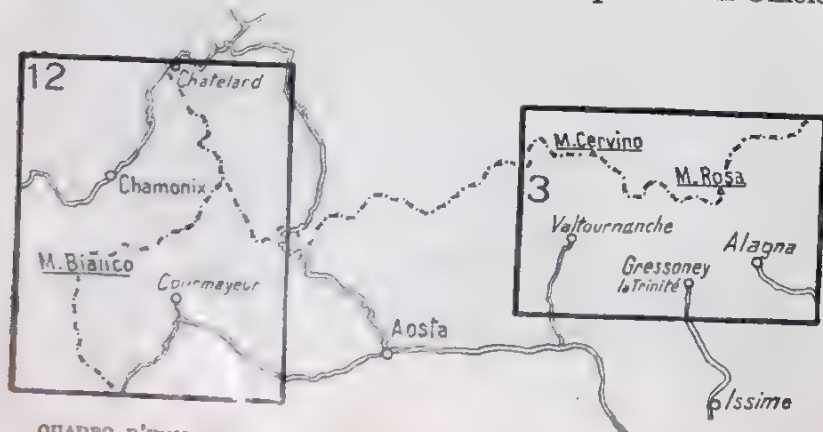
stico. Le strade e gli abitati sono nelle nuove carte rappresentati invece in rosso; le acque ed i ghiacciai, come al solito, in azzurro.

Ma l'effetto pittorico d'insieme viene inoltre in questi fogli reso più efficace da due pastelli in grigio-marrone, di diversa forza, che accentuano ottimamente il contrasto delle ombre, fornendo una immagine quasi tangibile del terreno, dei suoi rilievi e delle sue pieghe. La lettura ne risulta sommamente facilitata e piacevole; e questo fatto contribuirà esso pure a rendere le carte anche più gradite ai turisti che se ne serviranno.

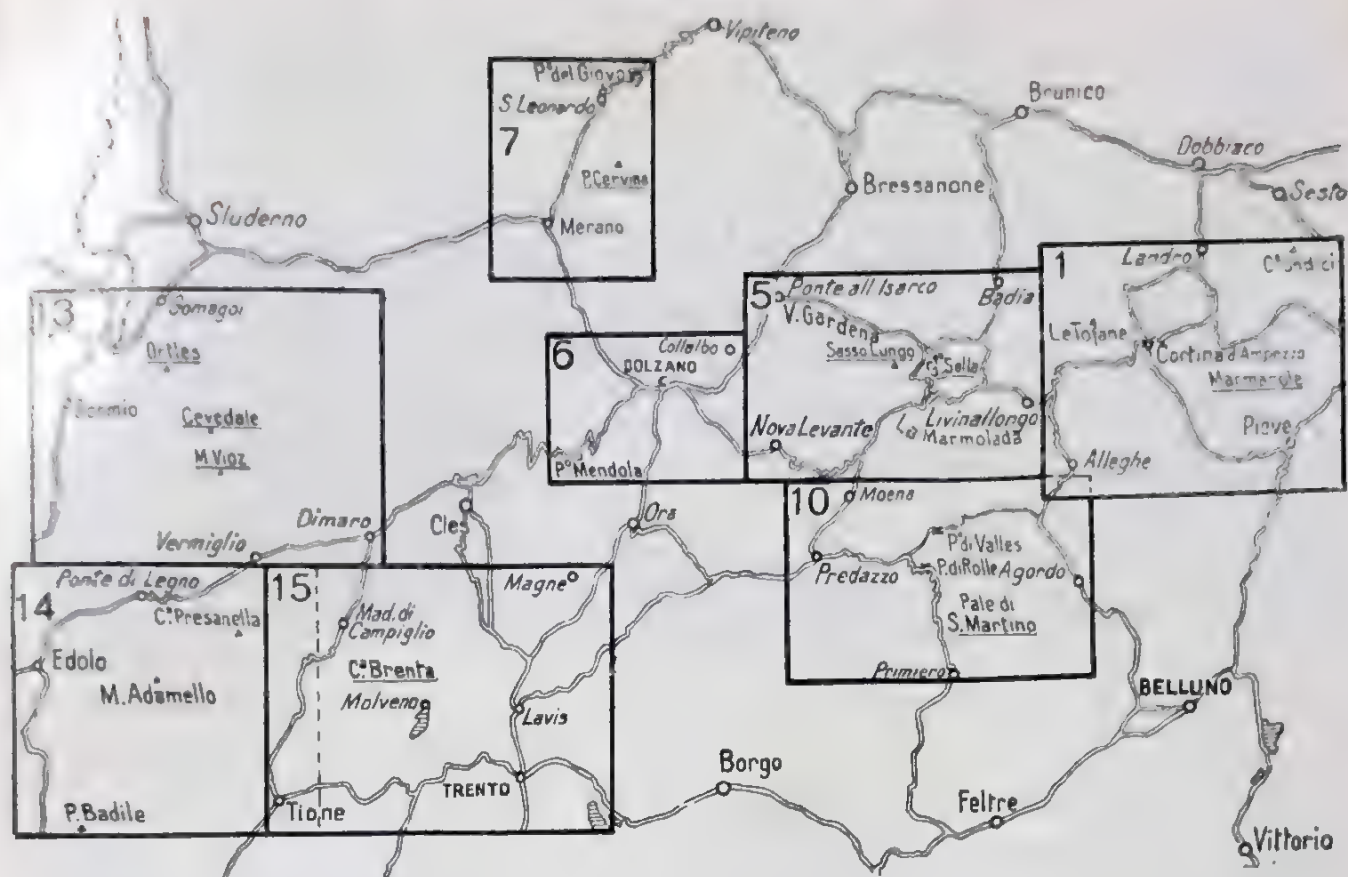
E non saranno pochi. Il massiccio del Monte Bianco — grandiosa catena che presenta le massime elevazioni dell'Europa, svolge sui fianchi poderosi enormi sviluppi di ghiacciai ed accoglie il movimento alpinistico proveniente da tre diversi Stati in cui il gigantesco plesso si distribuisce (ma a cui concorrono in realtà alpinisti d'ogni paese e d'ogni nazione diretti a quelle mecche attrezzatissime che han nome Courmayeur, Chamonix, Champex) — è meta troppo nota, sogno troppo agognato di migliaia di « viandanti del bello » perchè occorra insistere nel farne la presentazione e nel preconizzare al nuovo foglio il più caldo successo.

Il carattere internazionale del Gruppo ha richiesto per la preparazione della sua rappresentazione cartografica un diffuso e minuto esame del materiale cartografico e bibliografico che il mercato poteva offrire nel tema. Così, mentre per la parte contenuta in Italia la base del disegno è formata dai rilievi dell'Istituto Geografico Militare Italiano (che sempre ci conforta del suo appoggio, del quale gli siamo particolarmente e profondamente grati), per la parte svizzera il nostro Ufficio Cartografico ha fatto capo ai rilievi dell'Ufficio Cartografico Militare di Berna

(ossia all'« Atlante Siegfried » al 50.000); per quella francese, all'80.000 militare del Servizio dell'Esercito della Repubblica. Ma non basta. In un gruppo che è essenzialmente campo di azione per gli alpinisti, bisogna ricorrere anche ad essi per tutta la zona più impervia, dove la cartografia scende fino al dettaglio e all'accorgimento più minuto per rappresentare i particolari di un terreno irto e dif-



QUADRO D'UNIONE DELLA CARTA DELLE ZONE TURISTICHE AL 50.000
(ALPI GRAIE E PENNINE)



QUADRO D'UNIONE DELLA CARTA DELLE ZONE TURISTICHE AL 50.000 (ALPI RETICHE E TRENTINE).

ficile, dal quale si elevano selve di torri e di campanili che hanno tutti ricevuto un nome dai relativi scalatori. Quivi ci sono venuti in soccorso — liberalmente offerti dagli autori — i rilievi del prof. Vallot, celebre illustratore del Gruppo, e quelli di Barbey-Imfeld-Kurz, altrettanto noti nel mondo alpinistico.

Non basta ancora: la fusione di tutti questi elementi ha richiesto lo sceveramento della ricchissima nomenclatura alpinistica dell'intero gruppo; e per questa parte il Touring ha trovato la cordiale collaborazione di specialisti dei singoli settori, così nell'alpinismo italiano, come in quello francese e svizzero.

Coll'attento vaglio di tutte queste fonti e con la felice rappresentazione del terreno, il Touring ha la coscienza di aver fornito all'alpinismo nostrano e internazionale la carta più aggiornata e più accreditata in materia.

Meno complicata, se non meno laboriosa è stata la preparazione degli altri fogli, destinati pur essi a servire ad una larghissima schiera di turisti e di amanti della montagna. Per il foglio dell'Ortles-Cevedale, altro notissimo gruppo — il più frequentato delle Alpi Centrali, che si accampa con possente mole tra la Venosta, la media V. dell'Adige,

la V. di Sole, l'Alta V. Camonica e l'alta Valtellina, fornitissimo di rifugi alpini con servizio d'alberghetto, annidati fin presso le vette principali e fra estesi ghiacciai, con stazioni alpine importanti d'accesso, come Solda, Bormio, Santa Caterina, Pontedilegno, Peio — la base del rilievo è stata data dalle nuove tavolette dell'I. G. M., pure sfruttando altre fonti e ricorrendo, anche qui, per la revisione della rappresentazione delle forme del terreno e per il controllo e l'aggiornamento della toponimia alla provata conoscenza di specialisti, Soci del C. A. I. e dell'« Accademico ». Anche questa carta rappresenta un documento coscienzioso e aggiornatissimo.

Quanto al foglio dedicato al Gruppo dell'Adamello - Presanella, che esteticamente è riuscito uno dei migliori, data la particolare conformazione del massiccio e l'orientamento delle numerose diramazioni, per le quali il giuoco di ombreggio tornava particolarmente efficace e d'effetto, la base pel disegno orografico è stata data da due fonti: i rilievi dell'I. G. M. per il fondo valle e la media montagna e la carta dell'Alpen-Verein T. A. per la parte più elevata (vette e ghiacciai). Ma così l'una come l'altra fonte hanno subito notevolissime modifiche, che per alcune zone hanno portato ad un rilievo del tutto origina-

le, in seguito a controllo in posto e alla parazione di una omogenea serie di vedute panoramiche prese da punti noti trigonometrici e a distanza, è stato tradurre essi in cartine di vi risultati.

Così anche questo ma, proteso fra la Val Camonica, la Val di Sole, la Rendena e la Valle Giudicaria, passato alla storia — come quello dell'Ortles — per le leggendarie azioni guerresche ivi svoltesi nell'ultimo gigantesco conflitto, questo gruppo noto per gli estesissimi acrocori ghiacciati del Mandrone, delle Lobbie, del Lares e per la selvaggia bellezza delle poderose, profonde vallate di accesso, delle alte cascate, dei laghi innumeri, delle selve primeve e, infine, per i suoi centri alpini di Edolo, Pontedilegno, Madonna di Campiglio, Pinzolo, Tione, viene oggi munito di una Carta degna della sua importanza. Per l'esattezza della rappresentazione, per il controllo e il completamento della nomenclatura si sono particolarmente prestati anche qui profondi conoscitori della zona.

Il foglio del *Gruppo di Brenta* — quarto della serie odierna — si salda col precedente (come questo a sua volta, si salda con quello dell'Ortles), ripetendo largamente il fondo di Valle Rendena, via comune di accesso sul lato trentino ai due massicci montuosi, tanto belli e tanto diversi, essendo granitico l'uno e dolomitico l'altro. Dire « Gruppo di Brenta » è però dire soltanto una parte della zona rappresentata dal foglio: esso si estende infatti anche a tutta la regione della Paganella, all'Anaunia occidentale, alla plaga di Trento, del Calisio, del Bondone, ecc. con tutte le vie d'accesso relative; bellissime come ognun sa, poichè sono esse formate dalle Valli della Sarca, del Nos, del Meledrio, di Tovel, di Sole. La natura della roccia dolomitica, il grande frazionamento della catena del Brenta in piccole masse, torri e campanili ha presentato notevoli difficoltà alla sua rappresentazione, data la scala ridotta per un terreno di tal sorta; eppure efficacissima appare la resa dell'astrusa plastica, e bene risalta tutta la rete dei sentieri, dei rifugi, dei particolari vari. I visitatori di Madonna di Campiglio, di Pinzolo, Comano, Molveno,

Malè, Dimaro, troveranno tutto per preparare e svolgere in quello che, non a torto, è il più vario e completo dei

capitoli dolomitici. I rilievi dell'I. G. M. e quelli dell'Alpen Verein han fornito la base per il disegno della zona, al controllo della toponomastica, dei sentieri della rappresentazione del terreno in genere hanno contribuito in larga misura Enti e alpinisti specializzati di Brescia e Trento. Ultimo, ma non meno importante della serie, è il foglio dedicato al *Gran Sasso d'Italia*, il massimo sistema montuoso dell'Appennino Centrale, diramante i suoi possenti tentacoli nelle provincie di Aquila e di Teramo; uno dei campi preferiti dagli alpinisti romani e del quale si sta preparando una più ampia valorizzazione turistica con la prossima apertura della teleferica che da Assergi porterà comodamente e rapidamente al Campo Imperatore; impianto interessante non solo perchè facilita di molto l'accesso alle vette, ma perchè durante la stagione invernale permette di approfittare di un magnifico terreno per sci e di esercitare un'attività sportiva di grande momento per lo sviluppo del turismo nell'Appennino.

Il rilievo di base dell'I. G. M. è stato qui completato in posto da minuziosi sopralluoghi che han permesso di dare alla parte rocciosa e più elevata una particolare evidenza di particolari. Per la revisione toponomastica e per molti dettagli alpinistici hanno contribuito i più attivi Soci delle Sezioni di Roma e dell'Aquila del C. A. I.; così come le Sezioni di Milano, Brescia, Trento, Bolzano avevano dato la loro collaborazione anche ai fogli prima elencati.

In tal guisa le zone turistico-alpine più interessanti trovano gradatamente, ma senza interruzioni, la loro più efficace rappresentazione sotto l'egida della nostra Istituzione, in stretta unione di intenti con la grande Associazione consorella, il Club Alpino Italiano, e col conforto dell'appoggio e dell'approvazione dell'Ente geografico militare.

G. BOGNETTI

I 5 fogli si trovano in vendita ai Soci del Touring e del C. A. I. al prezzo di L. 8.— ciascuno presso la nostra Sede; — Italia e Comuni, L. 9.—; Estero L. 10.—.



(fot. Alinari)

NELL'UMBRIA ARTISTICA

SUL pendio meridionale del M. Subasio, quasi a specchio della gioconda e fertile vallata francescana, si innalza luminosa e turrita la cittadina di Spello.

Mons. Federico Frezzi canta nelle terzine del suo *Quadrivregio*:

E Spello in prima fu chiamata Specchio,

ed i cronisti ed i poeti di varie epoche non lesinarono attributi ed imprese eroiche al suo nome ed ai suoi primi abitatori, ricorrendo alla etimologia di « Hispellum », al suo anagramma (Hispellum-Pellimus), alle caratteristiche del suo stemma, e soprattutto alla sua posizione geografica rispetto a Foligno, da cui dista appena 5 km., ed a Perugia ed Assisi, cui si ricongiunge nella linea frastagliata degli oliveti e dei casolari.

Se è addirittura ardito affermare che Spello esisteva quando Roma non era, è però innegabile che fu vetusto municipio romano e con Roma condivise ripetutamente le ore della prova, della lotta e della grandezza.

Il turista che, dopo aver percorso qualche tratto della « Via Roma » ordinariamente monotona dell'intenso tramestio della vita moderna, oltrepassa la porta Consolare di Spello, avverte subito di trovarsi in un ambiente che lo riconduce ad altri tempi ed in diversa atmosfera; come il pellegrino che dalle mille sonante di officine dalle fumiganti ciminiere sale alla clausura di un eremo camaldulense, ma il contrasto di una prima fugace impressione viene compensato meravigliosa-

mente dalla fioritura mirabile di opere artistiche conservate nelle sue chiese e nei ricordi di svariati della primitiva civiltà latina.

E come all'archeologo riesce facile il compito di ricostruire la primitiva cerchia di mura sulle tracce di blocchi sporgenti o semincavati agli angoli delle abitazioni, nei fondachi oscuri o negli orti e nei giardini che si affacciano a sfondo panoramico, così allo studioso che vuole ricreare lo spirito nel patrimonio artistico del Rinascimento ogni angolo offre meraviglia e soddisfazione.

Quanto mai è interessante la ricostruzione topografica - edilizia della *Hispellum* romana del IV secolo! Una imponente cerchia di mura allineate sui fianchi esterni del colle, mura intramezzate da porte addirittura trionfali, come ancora fanno fede *Porta Urbica*, *Porta Consolare* e *Porta Venere*; il *Palazzo Imperiale* allestito secondo il gusto più raffinato ellenico-romano; terme e bagni pubblici alle estremità e nel centro dell'abitato, alimentati da acque pullulanti dalla costa orientale del Subasio e trasmesse per un magnifico acquedotto; templi alle Divinità pagane, imponenti per diversità di stile e di epoca, perchè imponenti e svariati restano tuttavia i frammenti di colonne, capitelli, cornici; le ville patrizie, il teatro, l'anfiteatro, un insieme di costruzioni che aveva lusingato un tempo il genio di Properzio, e più tardi avrebbe indotto l'imperatore Costantino a quel suo rescritto: *Desiderio vestro facilis accessit noster adsensus nam civitati Hispel-*



SPELLO - VIA DELL'ARCO DI AUGUSTO.

(fot. Alinari)

Inter eternum vocabulum nomenque venerandum de nostra noncupatione concessimus....

Dopo chiusa per le incursioni barbariche, Spello fu unita al Ducato di Spoleto e quindi alla Chiesa. Presto sentì la necessità di costituire il proprio Comune; ma il sogno delle nuove libertà non giovò a ridarle nemmeno in

parte l'antica grandezza. Dal secolo XI al secolo XIV sostenne guerre con le città confinanti e fu teatro di lotte fratricide tra le fazioni che indussero Ottone IV nel 1209 a dividere la città in tre zone o terziari. Dal secolo XIV alla fine del secolo XVI visse alla mercè dei Baglioni di Perugia, che, essendone feudatari, l'avevano trasformata in roccaforte delle loro offensive e delle loro difese.

Importanza notevolissima ebbe in Spello il Seminario Felice, fondato dal Papa Urbano VIII (1611-1628), che rivive prosperosamente nel Collegio Vitale Rosi, del quale il nome e la rinomanza suonano sulle labbra di studiosi e di professionisti che vi ebbero sana e vigorosa istruzione ed educazione.

Tale in succinto l'importanza storica di questa cittadina umbra, dalle vie strette e tortuose, sormontate spesso da cavalcavia e fiancheggiate da « porte del morto » e da case ordinariamente rimaneggiate; ma bastevoli a rievocarci le tragiche gesta delle fazioni trecentesche, quando, durante la notte, le catene di confine venivano tese, e ciascun terziere armato, si apprestava ad affrontare la sua notte di vendetta e di sangue.

Alla periferia ricorrono continuamente i nomi degli artisti delle scuole di Giotto, dell'Alunno, del Mezzastris, del Perugino in edicole ed oratori campestri raramente tenuti in debita considerazione e spesso lasciati in un isolamento che stride con la festa di vivaci colori che, dalle pareti velate di ragnatele e di muffe, angeli osannanti e figure votive ripetono alle Madonne ombre esuberanti di fede e di soavità; ma nell'interno del

paese, sopra tutti gli artisti della Rinascenza, per molteplicità di opere e genialità di composizione domina il Pinturicchio.

Il Pinturicchio (Bernardino Betti 1454-1513), che non poteva considerarsi felice nel suo ambiente domestico e nel suo ambiente artistico perugino, ebbe la fortuna di incon-



SPELLO - LA PORTA CHE IMMETTEVA ALL'ARCE (OPERA ROMANA)

(fot. Alinari)

in un prelado mecenate, mons. Troilo, il quale essendo Priore della Collegiata di S. Maria di Spello, volle arricchire di artisti quel territorio che i suoi feudi rendevano economicamente e moralmente prosperando, e lo chiamò a lavorare.

L'oratorio di S. Bernardino aveva del Pinturicchio un bell'affresco (recentemente distaccato e sistemato presso la Pinacoteca di S. Maria), che rappresenta: al centro la Madonna col Bambino rispondente al disegno della famosa tavola di S. Maria; a destra S. Giro-



LA VERGINE IN TRONO COL FIGLIO E SANTI - PINTURICCHIO (fot. Alinari)

luno con cappello e tunica cardinalizia e col viso incorniciato da una barba che gli dà un senso di grande maestà; a sinistra invece il monaco agiografo di S. Bernardino da Siena.

La scena è ambientata in un antico monastero, con un'architettura che si fonde con il Rinascimento

seicentesco con gli innumerevoli stucchi addossati alle pareti, svolge una progressione artistica che, partendo dal 1000-1100 del portale ornato di bassorilievi romanici, con animali simbolici e rabeschi attribuiti agli scultori umbri, Binello e Rodolfo, va al Rinascimento purissimo con la tribuna in « pietra



(Tot, Alinari)

LA VERGINE DELLA STELLA - IL TERZOTTO, LA VERGINE DELLA STELLA.



SPELLO - CHIESA DI S. MARIA MAGGIORE, DETTAGLIO DELL'ANNUNZIATA - RITRATTO DEL PINTURICCHIO

caciolfa» di Rocco da Vicenza (1515), opera geniale condotta con finezza da miniatore e con slancio bramantesco; dall'ara cineraria romana sfarzosamente rivestita di bassorilievi al pulpito del Maestro lombardo Simone da Campione (1545), che presenta i delicati specchi intramezzati da colonnine e sorretti da un mascherone pieno di energia; dall'Angelo del lavabo e dall'ingenua Madonna — affreschi protetti dall'ombra della Cappella del Sacramento — alle Cappelle del Perugino; dagli affreschi giotteschi nascosti negli stalli del coro alla collezione pregevolissima distribuita con accuratezza nell'adiacente Pinacoteca; e da tutto spira sapore di classicismo, tutto avvicina l'animo alle tradizioni più pure.

Ma ciò che riassume e caratterizza l'edificio sacro è la Cappella Bacci, dove in un'armonia diffusa, sullo sfondo del cielo, interrotto dalle colonne, ripal-

ta il vangelo dell'infanzia di Gesù nei suoi ingenui e più solenni episodi: la scena dell'Annunciazione che sboccia luminescente nel centro dell'umile casa quattrocentesca; la scena del Natale, in un angolo incoronato dalle rocce del monte e baciato dalle acque del lago; la scena della Disputa sulla scalinata di un tempio bramantesco inondata di sole; sulle vele del soffitto, quattro maestose sibille sedute in trono. Mentre i costoloni ed i pilastri incastonano vivacemente tra fiori, grotteschi ed arabeschi il grande poema pittorico, disadorno e isolato sull'angolo della povera costruzione quattrocentesca pende l'autoritratto dell'impareggiabile artista, pago soltanto di dichiararsi: *Bernardinus Pictoricus Perusinus*.

La chiesa di S. Andrea risente anch'essa dei rifacimenti di diverse età; ma, oltre a svariati affreschi di scuola folignate, possiede una grandiosa tavola dove lo sforzo coloristico diffuso negli ori, nei grotteschi e nei paludamenti sacri e la minuziosa ricerca di



PINTURICCHIO - UN PASTORE DEL PRESEPIO.



DA SPELLO AD ASSISI IN VOLO - PANORAMA.

ogni elemento impressionistico rilevano nel Pinturicchio la piena consapevolezza della sua fama.

Di importanza non inferiore si presenta lo *Sposalizio della Vergine* nell'affresco di S. Girolamo — non possiamo più parlare degli affreschi del portico ormai consunti — dove si respira la freschezza e la vivacità che si notano sempre nelle composizioni del grande pittore.

La chiesa di S. Lorenzo non possiede opere di Pinturicchio, ma i ricordi classici affiorano nella grandiosa facciata, nei banconi e nelle spalliere della sacristia e del Coro, intarsi ed intaglio del modenese Andrea Camerano (1524-1530); nel monumentale tabernacolo del Sacramento di Flam. Vacca (1589), nel Fonte Battesimale di Cruciano Egidiucci Bettona (1607), nella Cappella del Sacramento attribuita al Maestro Filippo Neri di Spello, e nella Cappella dell'Incoronata, di recente ingrandita e rivestita di marmi, su

disegno di C. Bazzani e con decorazione di U. Scaramucci di Foligno.

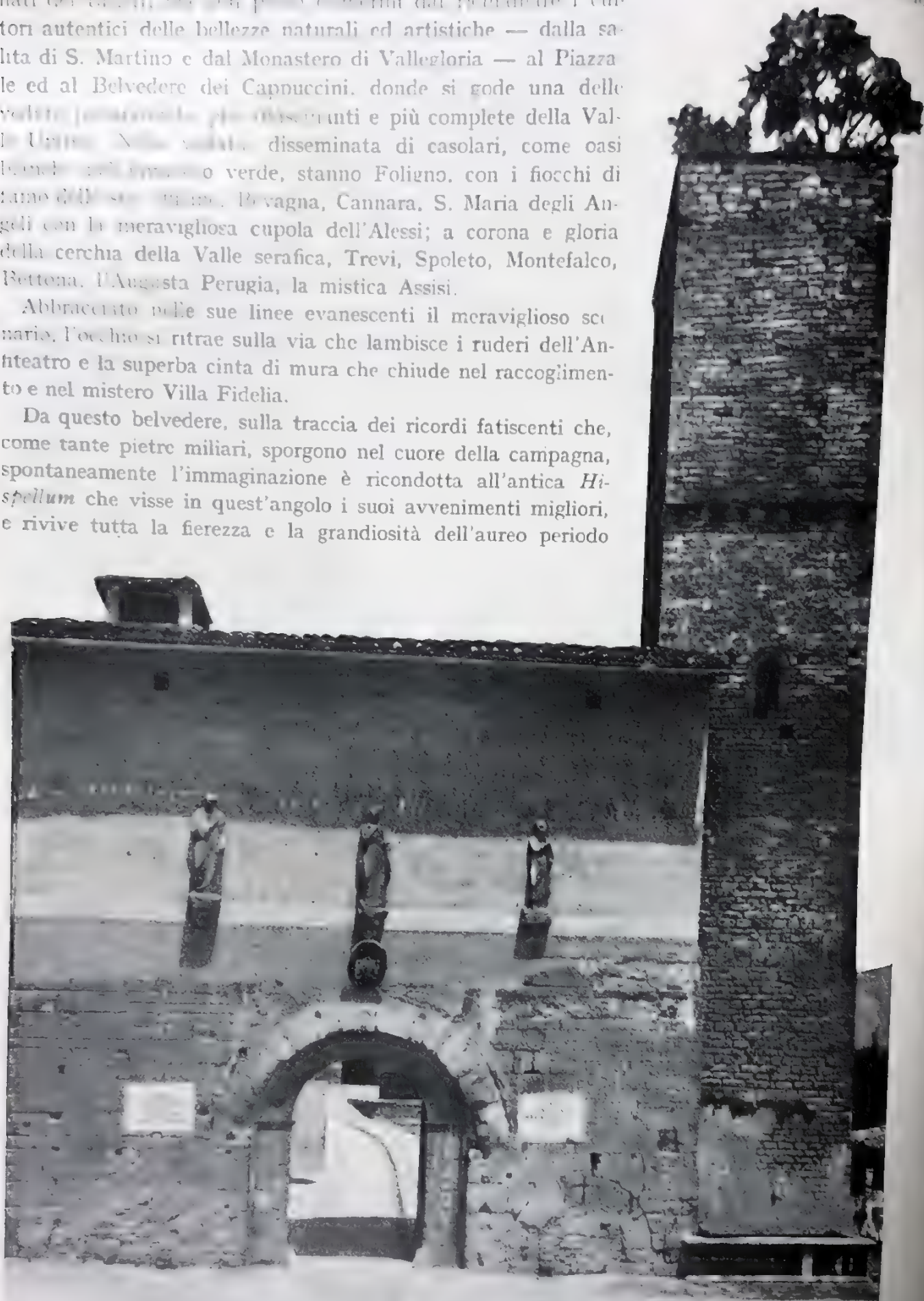
Armonizza perfettamente con la Piazza e con i più notevoli edifici cittadini, di cui condivide i pregi ed i difetti determinati dalle ricostruzioni e dai restauri di diverse epoche, il Palazzo Comunale. Lungo le pareti dell'atrio sono raccolti frammenti di statue, di capitelli, iscrizioni ed altri ricordi pregevoli dei periodi Repubblicano ed Imperiale, mentre le lapidi di maggiore importanza — Rescritto Costantiniano e Lapide Properziana — sono incastonate nelle pareti del salone principale. Interessanti nella sala Podestarile gli affreschi seicenteschi ed i ricordi marmorei ai Pontefici ed agli insigni cittadini che contribuirono al rifiorimento dell'istituzione culturale più cara alla cittadetta: il già nominato Collegio Rosi.

Mi trattengo dal ricordare altri edifici sacri e profani che occhieggiano qua e là nelle viuzze secondarie, pure riconoscendo che pro-

prio verso posti salienti, e soprattutto, qui si dirizzano a preferenza gli sguardi appassionati dei turisti, non per caso e senza dal celebrare i cultori autentici delle bellezze naturali ed artistiche — dalla salita di S. Martino e dal Monastero di Vallegloria — al Piazzale ed al Belvedere dei Cappuccini, donde si gode una delle vedute panoramiche più affascinanti e più complete della Valle Umbra. Nella vallata disseminata di casolari, come oasi verdi nell'immenso verde, stanno Foligno, con i fiocchi di fumo dell'industria chimica, Bevagna, Cannara, S. Maria degli Angeli con la meravigliosa cupola dell'Alessi; a corona e gloria della cerchia della Valle serafica, Trevi, Spoleto, Montefalco, Bettona, l'Augusta Perugia, la mistica Assisi.

Abbracciato nelle sue linee evanescenti il meraviglioso scenario, l'occhio si ritrae sulla via che lambisce i ruderi dell'Anfiteatro e la superba cinta di mura che chiude nel raccoglimento e nel mistero Villa Fidelia.

Da questo belvedere, sulla traccia dei ricordi fatiscenti che, come tante pietre miliari, sporgono nel cuore della campagna, spontaneamente l'immaginazione è ricondotta all'antica *Hispellum* che visse in quest'angolo i suoi avvenimenti migliori, e rivive tutta la fierezza e la grandiosità dell'aureo periodo



LA CINTA DI MURA DELLA COLONIA GIULIA (OPERA ROMANA).

(fot. Alinari)



VILLA FIDELIA (COSTANZI) - INGRESSO.

Costantiniano, quando la valle intera palpitava unisona, di feste e di acclamazioni.

Oggi tutto è spento in questo grandioso parco, nel suolo del vecchio teatro romano,

nell'ampia località che della vita e dell'apostolato del suo Patrono S. Felice conserva appena il nome; ma di fronte ai pallidi e freddi ricordi di un'età tramontata, si leva



FRONTI DI VILLA FIDELIA (COSTANZI)



VIALE DEI LIMONI NELLA VILLA FIDELIA (COSTANZI).

asilo splendente di bellezze incancellabili che ne perpetua le classiche tradizioni, la villa che abbiamo poco fa nominato.

Questa, incastonata mirabilmente tra il verde delle mortelle e degli alti cipressi, ha nei basamenti le tracce di un'antica costruzione romana.

Le cronache spellane dicono che essa nel medio-evo fu proprietà delle nobili famiglie Urbani-Acuti (che dettero uomini insigni al governo della città, alle arti ed alle scienze) ed ebbe nome, di *Fidelia* dal B. Fedele di Spello, abate Benedettino che vi morì santamente e fu sepolto nell'adiacente chiesetta di S. Marco. Nel 1830 fu rimodernata, su disegni dell'ing. Saverio Andreucci, il quale riuscì ad inquadrarla nell'aspetto ad un tempo grandioso e pittoresco che conserva

tuttora. Durante l'ultima guerra, essendone proprietari i PP. Somaschi, servì da convalescenziario, ospitando migliaia di feriti e di convalescenti. Ultimo proprietario in ordine di tempo, ma appassionato valorizzatore della storia e delle attrattive della villa è l'ing. Decio Costanzi, che con l'ausilio dell'arch. Bazzani, riportò l'edificio e l'ambiente al suo vero carattere.

Per la storia è doveroso aggiungere che l'appassionato sogno di restaurazione e di abbellimento fu coronato dal successo più lusinghiero, perchè proprio in questa villa di Spello, il 25 ottobre 1930, dopo il rito nuziale celebrato nella Basilica Franciscana di Assisi, Giovanna di Savoia, amò cingere per la prima volta il diadema di Regina di Bulgaria.

LUIGI POMPONI

CONSOCI!

Al fascicolo dello scorso maggio era unita una

SCHEDA DI VOTAZIONE (ad referendum)

sugli oggetti recati all'« Ordine del giorno » dell'Assemblea.

Rinviatela con cortese sollecitudine! E' per voi un piccolo disturbo, per noi un grande piacere e ve ne siamo grati.



PROGRESSI DELLA SEGNALEZIONE FERROVIARIA

Non si può immaginare una serie di convogli, veicoli, cose mobili in genere, senza pensare contemporaneamente ad un sistema di segnalazione, che è come nella vita la disciplina, destinata ad evitare i danni della libertà d'agire. Un veicolo che gode libertà o, meglio si direbbe, autonomia di movimento (sebbene questa parola venga adoperata più spesso in altro senso meno proprio) non come massima distanza raggiungibile con la riserva di energia di cui la macchina dispone), può ad un dato momento offendere l'autonomia di un altro veicolo: di qui la necessità di un comando di arresto in relazione al pericolo che si corre. Maggiore è la velocità, più difficile è l'arresto, più efficace deve riuscire la segnalazione, affida a mezzi meccanici anche sulle strade. Oggi che su queste circolano in gran numero macchine molto celeri.

Il campo dove la segnalazione meccanica ha avuto il primo sviluppo è la ferrovia, le cui esigenze sono, da questo punto di vista, sempre cresciute negli ultimi tempi.

I sistemi ferroviari rappresentano esempio di segnalamento per le strade ordinarie.

Se un convoglio spinto a cinquanta chilometri l'ora può arrestarsi in duecento metri, uno che viaggi a cento chilometri non si arresta in meno di sette od ottocento metri. Le cifre sono solamente indicative e voglion dire che lo spazio di arresto diventa pressochè quadruplo se la velocità raddoppia; ma è inteso che entrano in giuoco molti altri elementi, come la pendenza della linea, le condizioni di frenamento del convoglio, e via dicendo. Allo spazio di arresto deve corrispondere la visibilità del segnale. Se al treno occorrono settecento metri per arrestarsi, il segnale che comanda l'arresto deve essere visibile a una distanza superiore, giacchè trascorre pure un certo tempo dall'istante in cui il segnale è percepito e quello in cui il freno comincia ad agire. I progressi fatti durante gli ultimi anni nella segnalazione ferroviaria hanno avuto di mira, come scopo principale, quello di accrescere lo spazio fra il segnale e il punto dal quale esso può essere scorto.

Il segnale deve comandare l'arresto al treno tutte le volte che esiste un pericolo per la sicurezza, pericolo che si può materializ-

IL SEGNALE
LE FERROVIE
SISTEMA DI
LA VIA

zare immaginando la presenza di un ostacolo al proseguimento. Dato che il segnale individua l'ostacolo restandogli da presso, è evidente che il treno deve « arrestarsi al segnale », cioè prima di oltrepassarlo; regola alla cui semplicità è bene non venir mai meno. Evidentemente il linguaggio del segnale non si deve prestare ad alcun equivoco nè al più piccolo malinteso.

Un mezzo efficacissimo, se pure indiretto, per accrescere la visibilità di un segnale è quello di *raddoppiarlo*, cioè di sussidiarlo con un secondo segnale, che lo preannunci ad una data distanza. Si avrà così un segnale principale, o di fermata *assoluta*, ed un segnale secondario, o ripetitore o di avviso, che dovrà porsi nella stessa condizione in cui trovasi il segnale principale. Così il conducente del convoglio apprende se può proseguire o se deve invece arrestarsi al prossimo segnale principale allorchè vede il segnale secondario. Supposto che questo segnale sia visibile a cinquecento metri e disti di altrettanto dal segnale principale, è evidente che il convoglio

ha a sua disposizione mille metri per arrestarsi ed evitare così l'ostacolo.

La visibilità di un segnale non dipende solo dalle qualità del segnale in sè, ma anche dalle condizioni del luogo ove il segnale è posto. La presenza di curve o trincee, uno sfondo sfavorevole offendono la visibilità. Questa può infine essere ridotta dalle condizioni di luce e dalle anomalie meteoriche. Alle prime difficoltà si cerca di ovviare scegliendo la posizione più opportuna per i due segnali, il principale e il secondario; alle anomalie meteoriche si può rimediare meno agevolmente. Uno dei peggiori nemici della circolazione ferroviaria è la nebbia, che può far discendere la visibilità a limiti bassissimi, fino al punto da impedire l'esercizio. (Alcune ferrovie sopprimono le corse dei treni quando la nebbia è assai densa). Perciò dove regna la nebbia non basta che il segnale principale sia preceduto da un segnale d'avviso, ma convie-



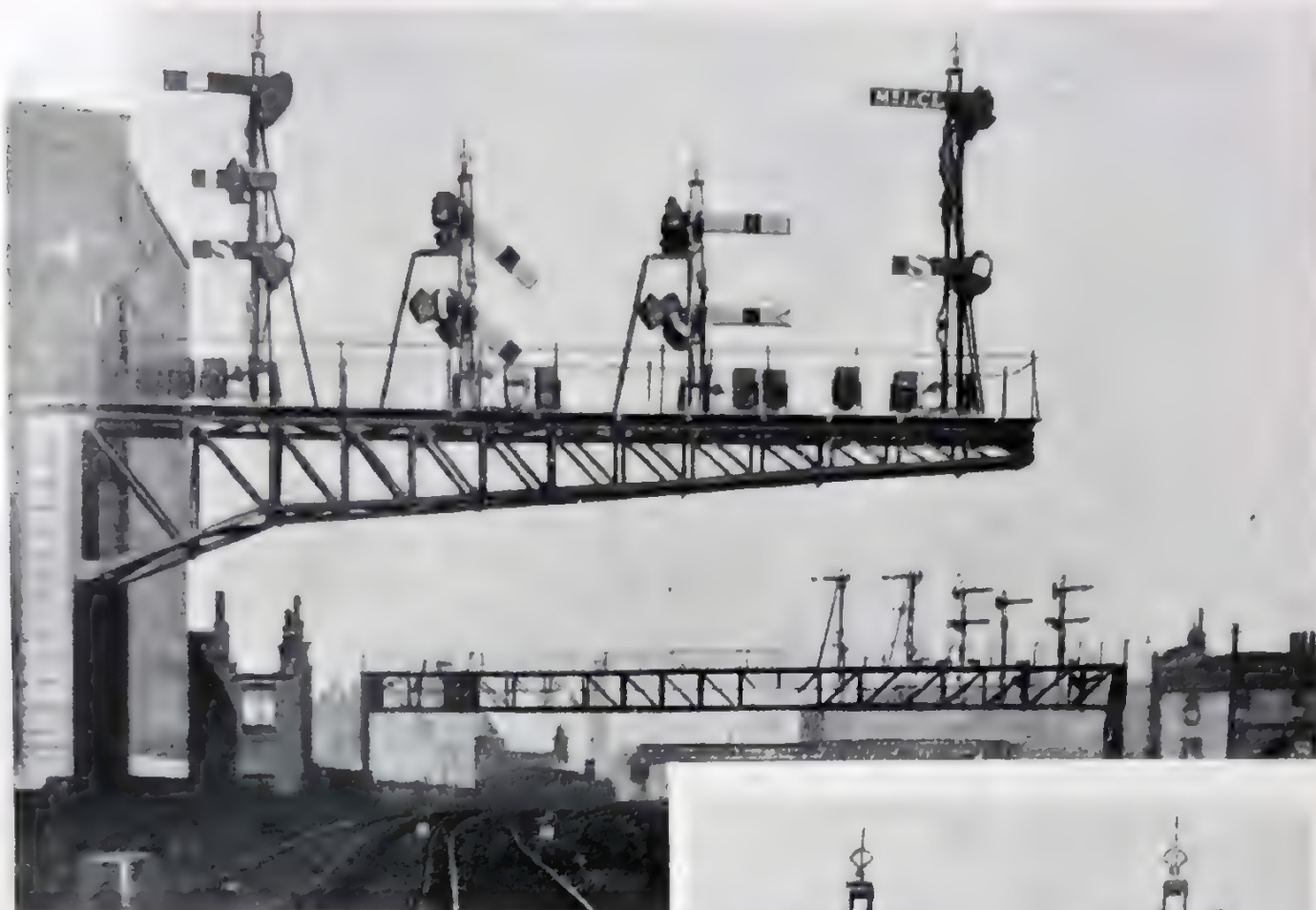
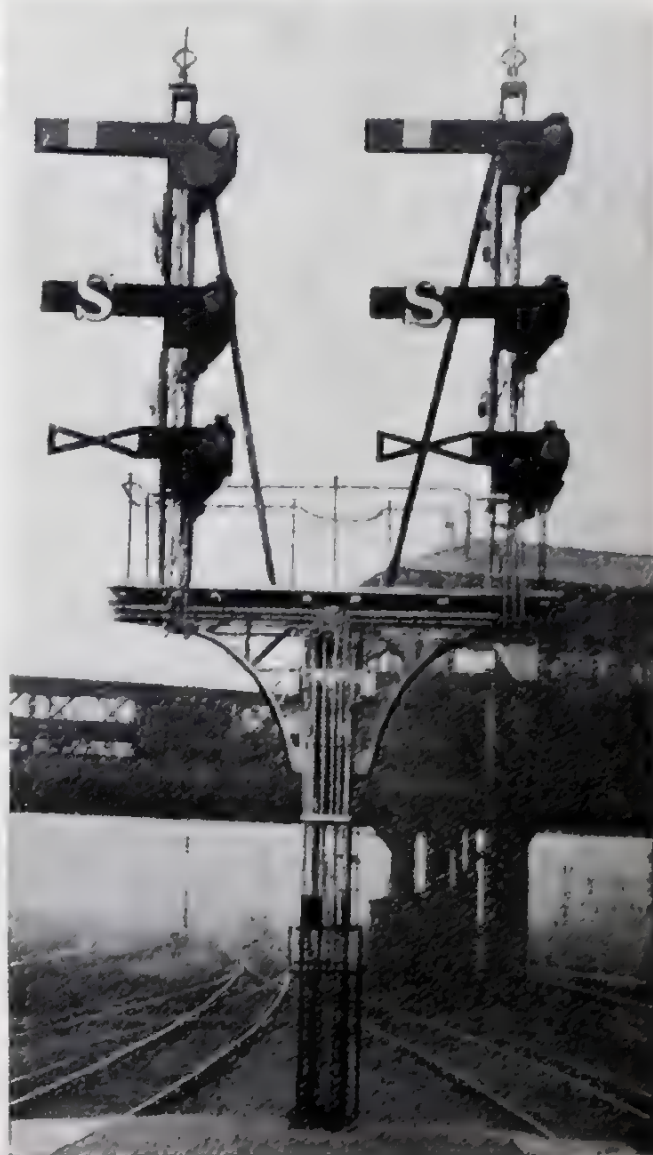


FIG. 1. LE PASSERELLE DI FERRO CON QUESTE GRANDI PASSERELLE CON
SIGNALI PER MANDANO AI DIVERSI BINARI.

ne che anche quest'ultimo sia a sua volta sussidiato. Si può allora ricorrere a quello che i francesi chiamano *balisage* (fig. a pag. 432) e che consiste nel porre in precedenza al segnale d'avviso tre o più picchetti colorati, o meglio tavole situate presso la strada, con opportuna inclinazione rispetto all'asse in modo da riuscire assai visibili ed indicare a qual punto il convoglio trovasi rispetto al segnale. Dette tavole dipinte di bianco portano un numero crescente di strisce nere, con le quali si individua la distanza dal prossimo segnale di avviso.

Un altro mezzo per preannunciare il segnale d'avviso in caso di nebbia è fornito dai *sparepardi*, scatole contenenti polvere nera e cartuccia esplosiva che, poste su una rotella, esplodono al passaggio del treno. I *sparepardi* sono collocati a mano da appositi agenti a una certa distanza avanti il segnale e il loro uso riesce assai efficace per richiamare l'attenzione del personale. Il collocamento a mano è però cosa pericolosa e difficoltosa, ha indotto a creare degli apparecchi detti « *sparapetardi* », specie di *sparepardi* automatici che quando il segnale è chiuso entra-



IL SEMAFORO COME SEGNALE FERROVIARIO FU ADOTTATO PER LA PRIMA VOLTA IN INGHILTERRA, OVE CONSERVA LE FORME TRADIZIONALI.



IL SEGNALE AMERICANO SI ERGE NELLE SCONFINATE TERRE DISABITATE PERCORSE DALLE FERROVIE INTERCONTINENTALI.

no in azione per effetto dello stesso passaggio del treno.

Quanto alla visibilità propria del segnale, bisogna riferirsi alle sue forme. L'antico segnale a disco (la frase « disco chiuso » è pas-

sata in proverbio come sinonimo d'impedimento) che si disponeva perpendicolarmente al binario per indicare la via impedita e parallelamente alla direzione del binario per indicare la via libera, è stato quasi dappertutto sostituito dal segnale a braccia, o *semaforo* che, avendo una struttura caratteristica, può essere più facilmente identificato. Con le due posizioni del braccio (la posizione di braccio teso o normale al sostegno, quella inclinata in alto o in basso) si indica rispettivamente se la via è impedita o libera.

Il semaforo è meccanismo di estrema semplicità: un sostegno fisso e un braccio mobile. Al movimento del braccio corrisponde quello di due vetri colorati che vengono a porsi davanti ad una lanterna per dare alla luce una colorazione diversa, e realizzare così la segnalazione notturna, impostata come si sa sui tre colori: rosso (fermata) verde (via libera) e giallo arancione (preavviso di un prossimo segnale). Ma basta scorrere le nostre illustrazioni per avere una idea della estrema varietà delle combinazioni che si possono ottenere utilizzando la posizione e la forma delle ali.

Riesce adunque facile non solo di ottenere le due o tre indicazioni principali (arresto, via libera, preavviso) ma aggiungerne altre sul carattere della linea percorsa e sulle eventuali limitazioni di velocità richieste dalla linea stessa.

Una stazione, se è attraversata dal convoglio su di un binario rettilineo, comporta la stessa velocità della linea di corsa esterna; ma se in via normale, o solo transitoriamente, il convoglio ha a sua disposizione un binario in curva di raggio limitato, ivi la velocità deve essere ridotta. Il segnale dovrà appunto dire questo al conducente.

Il semaforo del resto con una (al più, due) ali di forma o posizione diversa, può addirittura creare un linguaggio ricco di significati. Ecco, a titolo di esempio, illustrata nella figura al piede della pag. 432 la curiosa proposta fatta per la segnalazione sulle ferrovie italiane, proposta che poi non ebbe seguito, ma fu molto apprezzata a un congresso ferroviario. Essa ricorda in sostanza che il segnale meccanico non è che la riproduzione stilizzata di un uomo trasformato in curioso automa con braccia ed occhi, che lancia i suoi avvertimenti ai convogli.

Il progresso nella visibilità si fece sentire nella soluzione dei segnali luminosi anche per l'esercizio diurno.

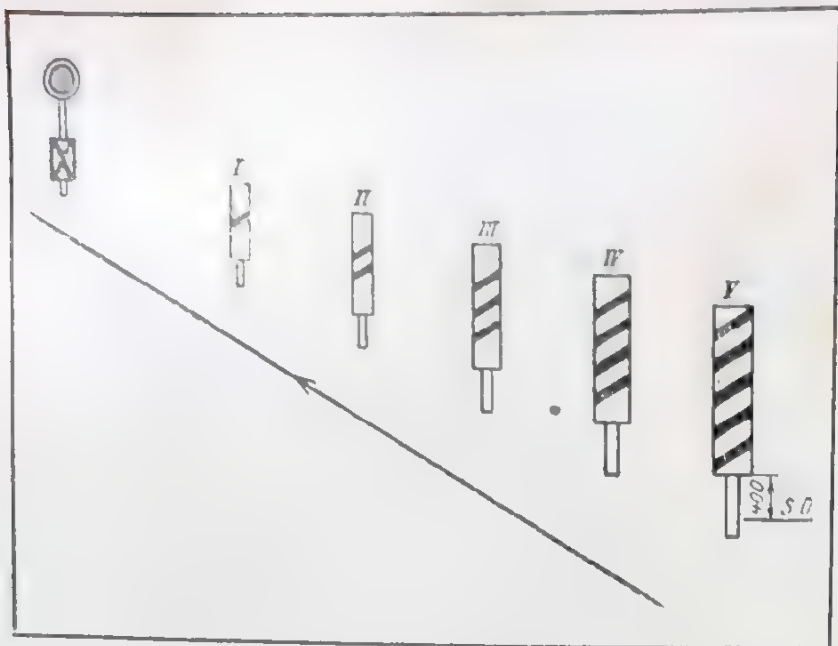
Questi segnali, detti anche *a fuochi di colore*, hanno il vantaggio di non richiedere alcuna accensione dei fanali) nel passaggio dal giorno alla notte, e di permettere l'uso di mezzi ottici con i quali si ottiene una concentrazione molto più intensa della luce. Adottandovi l'illuminazione elettrica è facile accrescere la potenza della luce, mentre nessun impedimento trova la concentrazione, ottenuta — come al solito — con schermi rossi, verdi o gialli, ma fissi e non regolabili.

Il segnale luminoso, che del resto ha richiesto molti studi e perfezionamenti, anche in piena luce solare è visibile in linea retta a mille metri almeno; conviene peraltro evitare i così detti « fuochi fantasmi » prodotti dai raggi di sole che colpiscono la lente dello schermo; e questo si fa adottando dei lunghi schermi di protezione che trattengono i raggi solari. Di notte, e in condizioni favorevoli di sfondo, si raggiungono visibilità elevatissime, fino ai tremila metri. Si può quindi ricorrere ai segnali ripetitori. In curva la visibilità discende; ma, a parte il rimedio costituito da diffusori speciali, le curve essendo per ora a velocità ridotta, è minore anche lo spazio che vi occorre per l'arresto. Il segnale luminoso è visibile pure durante i crepuscoli, quando i segnali geometrici diventano meno apparenti. In tempo di nebbia i segnali luminosi sono visibili assai più dei segnali geometrici e sono sottratti agli effetti nocivi della neve e del ghiaccio. Si può dire, anzi, che i segnali luminosi sono perfino troppo visibili al punto da dar luogo a inconvenienti come quello che il macchinista veda il segnale più lontano e lo scambi col più vicino. Con tempo favorevole i segnali luminosi — che conviene porre a grande altezza (dieci metri per lo meno) — prendono di notte l'apparenza di giganti dallo sguardo penetrante e terribile che esercitano sul personale di condotta un'azione imperiosa eccitandone la prontezza all'obbedienza. Questo eccesso di efficacia ha, come contropartita: fa sorgere il rischio di rendere inefficaci i segnali, che venendo usati in caso di eventuali anomalie, fatti di guardia con le comuni lanterne a petrolio, sono usati per provvisori rallentamenti richiesti dai fattori alla sede o all'armamento.



UN ALTRO SEGNALE AMERICANO A FUOCHI DI COLORE (R=ROSSO, « RED »; Y=GIALLO, « YELLOW »; G=VERDE, « GREEN »).

Tale inconveniente è stato in parte risolto abbassando di notte la tensione della corrente mandata alle lampade. Questa tensione è tenuta sempre molto bassa (12 volt di giorno, 5 di notte) per consentire l'uso di lampade a filamento concentrato (la cui posizione me-



IL « BALISAGE » PER PREANNUNCIARE I SEGNALI, COME È APPLICATO NELLE FERROVIE TEDESCHE.

glio corrisponde al fuoco delle lenti) e che non sono soggette a bruciarsi.

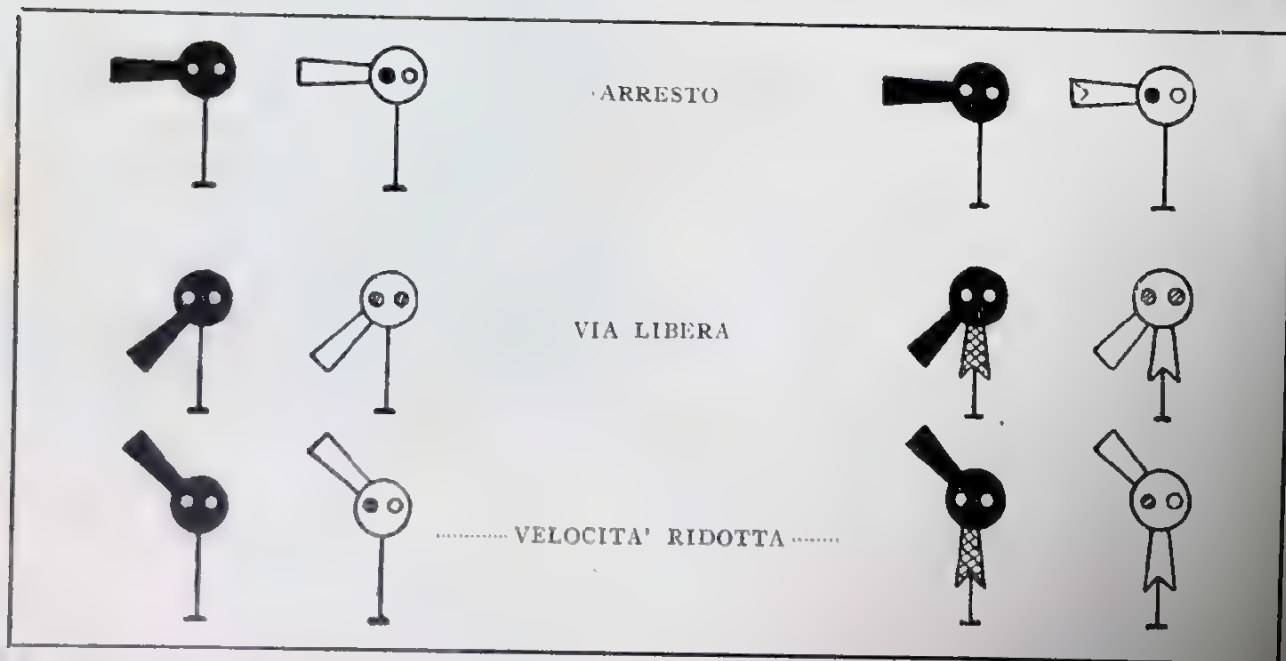
★★

Un elemento molto importante nella sicurezza della segnalazione è la manovra del segnale, che deve essere fatta sempre da un punto il quale si trovi a valle nel percorso dei treni cui il segnale comanda. La manovra meccanica con trasmissione rigida od a filo è in via di abbandono; si vanno pure ponendo da parte le trasmissioni a fluido, come quelle ad aria o ad acqua compressa. È la

trasmissione elettrica che triomfa su tutte le altre perchè non pone alcuna limitazione alla distanza fra il segnale e il punto di comando, distanza che, nel caso delle grandi stazioni, può toccare anche i due chilometri e più.

Orbene, mentre la manovra del segnale geometrico richiede un motore per lo spostamento delle ali, al segnale luminoso basta un interruttore, poichè si tratta di spegnere o di accendere una o più lampade. Dico più lampade, perchè spesso il segnale porta sullo stesso schermo tre o sei fuochi; ad ogni lampada o coppia di lampade

corrisponde un colore. La manovra consiste nell'accendere la lampada o la coppia di lampade con colore corrispondente alla indicazione da fornire. La semplificazione della manovra è un altro dei vantaggi del segnale luminoso. Dovendo ogni segnale ubbidire ad alcune condizioni, la manovra è collegata a quella degli altri segnali ed alla posizione degli scambi. L'elettricità ha permesso di stabilire, nel modo più efficace e semplice ad un tempo, i rapporti fra questi diversi elementi di una stazione. Chè se si tratta di una grande stazione, gli enti da collegare sono moltissimi; so-



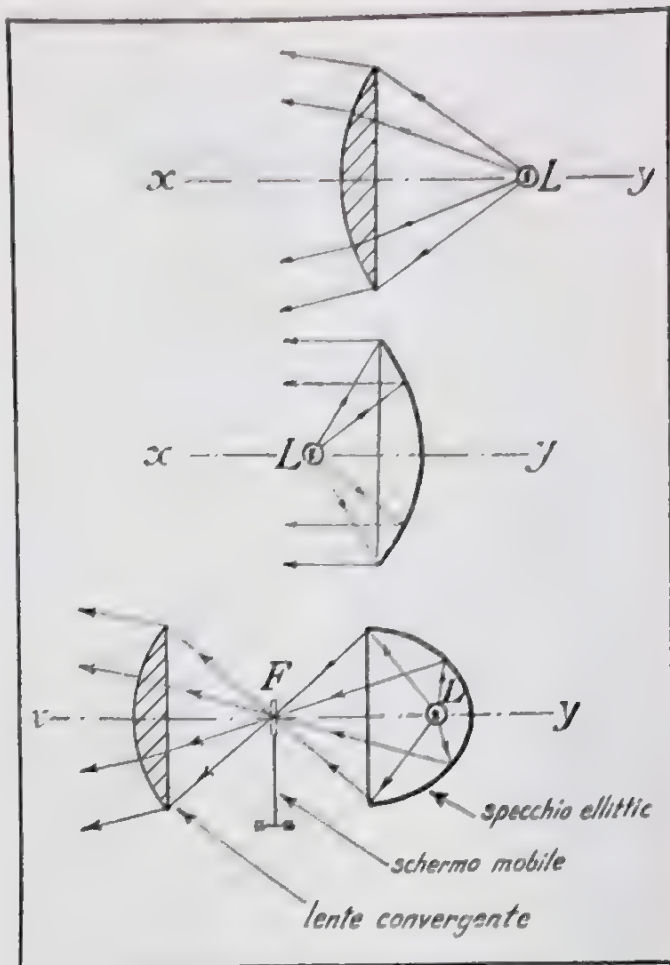
LA CURIOSA PROPOSTA DI UN INGEGNERE ITALIANO PER UN NUOVO SISTEMA DI SEGNALI (QUI SI VEDE BENE CHE IL SEGNALE È UN UOMO MECCANICO PROVISTO DI OCCHI E DI BRACCIA, CHE SOSTITUISCE UN GUARDIANO).

luttività della corrente elettrica può la complessità delle condizioni da os-

Il più interessante del progresso raggiunto in questo campo è rappresentato dall'automaticità del comando dei segnali. Automaticità in questo caso, vuol dire che il segnale si muove verso il rosso cui il segnale comanda, manovrando il segnale ponendolo all'arresto se si verificano condizioni contrarie al movimento proprio o a quello di altri treni, condizioni che il treno medesimo discopre. Tale magico effetto di automaticità (ora applicato anche alle segnalazioni stradali) è stato reso possibile sulle ferrovie da una ingegnosa, per quanto semplice invenzione, detta del « circuito di binario » applicabile tanto alle stazioni quanto alla linea corrente, invenzione antichissima che ha stentato a farsi strada e che negli ultimi tempi è stata portata ad una incredibile perfezione.

Ed ecco in che cosa consiste il circuito di binario. All'estremità di un circuito, costituito con le due file delle rotaie di un tronco di binario, (fig. a pag. 435) è inserita una sorgente di energia elettrica (batteria di pile, accumulatori, trasformatori) e all'altra è posta in derivazione una elettrocalamita; quando il circuito di binario non è percorso da veicoli, l'elettrocalamita — alimentata dalla sorgente di elettricità — attrae la sua armatura mobile; se un treno o un veicolo vengono ad occupare il circuito, questo non sarà più percorso da corrente e l'elettrocalamita si disaccenderà.

All'elettrocalamita si può in generale consi-



SISTEMI OTTICI DI SEGNALI LUMINOSI
O « A FUCCHI DI COLORE ».

derare sostituito un *relé* (1) cioè un apparecchio che, opportunamente inserito in un circuito elettrico, sia atto a rivelare una perturbazione che avvenga nel circuito stesso ed a produrre, in conseguenza di ciò, certe determinate azioni di inserzione o disinserzione alle quali è destinato. L'elettrocalamita è la forma originaria del *relé* a corrente continua. Con la corrente alternata si hanno i *relé* a disco,

che funzionano come piccoli motori, in cui lo spostamento del disco dà luogo a spostamento dei contatti che il disco medesimo porta. Ma il movimento del disco è sempre provocato da elettromagneti; perciò l'automaticità è ancora conseguenza della presenza o mancanza di corrente nel circuito di binario.

Per delimitare il circuito di binario si devono creare delle giunzioni isolate, cioè apparecchiature che, pur mantenendo il collegamento meccanico fra due rotaie contigue, interrompano la continuità elettrica, e facilitare il passaggio della corrente attraverso le ordinarie giunzioni, applicandovi connessioni elettriche del tipo di quelle in uso per la trazione elettrica. Tali particolarità dal punto di vista di principio non presentano difficoltà alcuna, ma nell'applicazione richiedono la soluzione di molti piccoli problemi che hanno richiesto anni di studi.

(1) Ci si consenta di adottare questa traduzione fonetica della parola francese « relais » di cui non si è riusciti a creare in lingua italiana un equivalente accettato dall'uso; viene suggerito il termine « *accorritore* », ma nessuno lo adopera.



E PER UN SISTEMA OTTICO
IN GERMANIA



UN TIPO DI SEGNALE LUMINOSO.

Il circuito di binario è anche la base del cosiddetto *blocco automatico* che si va estendendo sempre più sulle linee ove si raggiunge una grande velocità, come sulle direttissime, od una grande frequenza di treni come sulle metropolitane.

Si sa che il sistema di blocco si basa sul concetto di dividere una linea in tante sezioni e poi fare in modo che in ciascuna sezione non si trovi contemporaneamente più di un treno. I treni così non si possono mai raggiungere l'un l'altro. Ad ogni limite di sezione è posto un segnale ed è con la manovra combinata di questi segnali che si ottiene lo scopo di non fare entrare un nuovo treno prima che quello precedentemente entrato nella sezione ne sia uscito. Quando si ricorre ad azioni manuali, pur col sussidio di contatti e pedali su cui agiscono i treni, la cosa riesce complicatissima, mentre è assai facile raggiungere lo scopo se ogni sezione viene trasformata in un « circuito di binario ». La presenza stessa del treno sul circuito basta a creare la condizione per la quale il segnale situato dietro al treno si pone all'arresto e vi permane

fino a quando il treno non abbia liberato il circuito.

Blocco automatico significa economia di uomini (ogni posto di blocco manuale ha bisogno di un « guardablocco ») e grande rapidità di successione nelle manovre di apertura e chiusura dei segnali. Se poi questi sono del tipo a « fuochi di colore » si ottiene pure una grande semplicità di dispositivi. Quando si pensi che sulle metropolitane i treni si susseguono anche ad un solo minuto e mezzo di intervallo, di leggeri si comprende come solo il blocco automatico possa assicurare una corrispondente rapidità di manovra. Su tali categorie di linee non si hanno elevatissime velocità e lo spazio di arresto si limita ai 150 metri, ma il tracciato sia per curve, sia per pendenze è sempre difficilissimo; vi s'impiegano tanto i segnali luminosi, che si prestano ad una più facile percezione, quanto il blocco automatico, che consente una protezione più sicura con manovre molto semplici. (La semplicità, se razionale e ben applicata, evita errori ed equivoci).

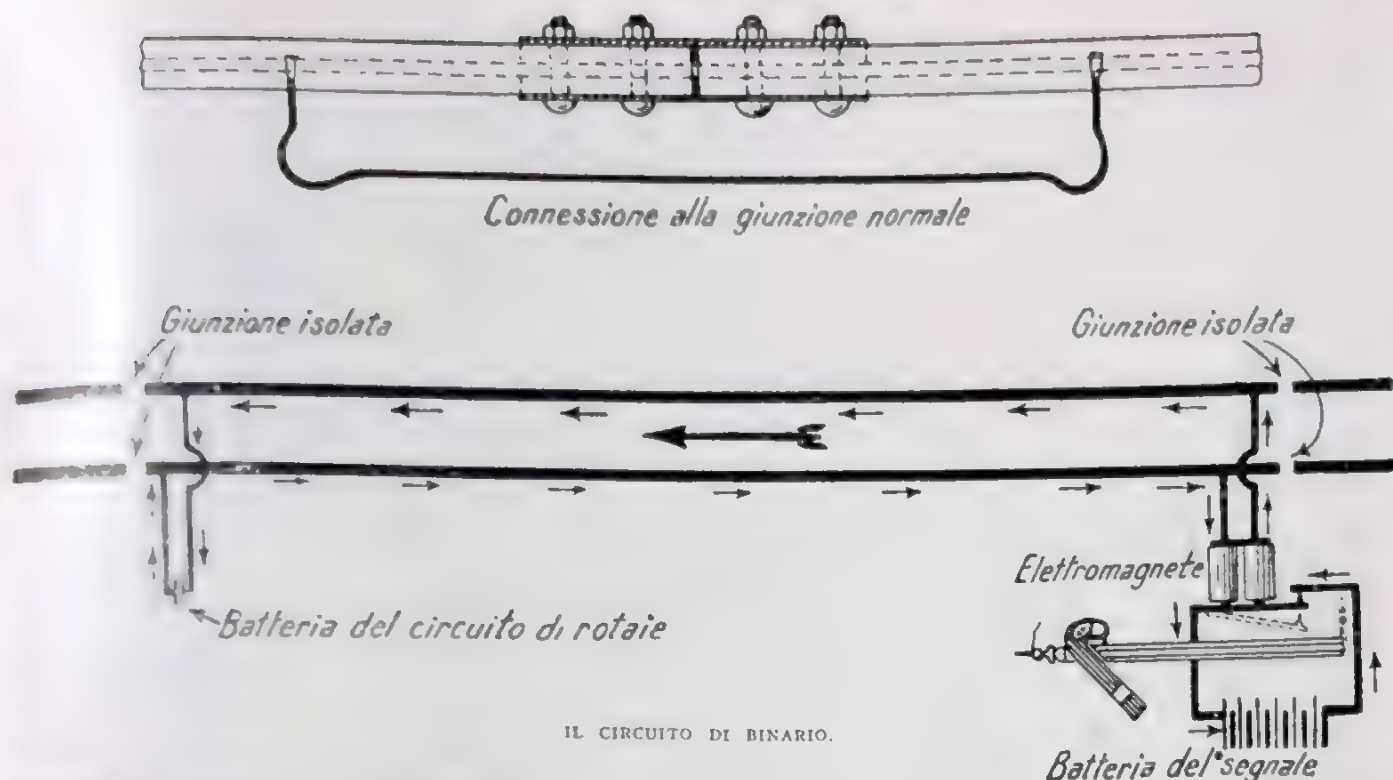
È difficile che un « relé » non risponda all'azione che lo eccita e lo diseccita. Tuttavia anche questo è previsto, ed ingegnose disposizioni di circuiti fanno sì che il mancato funzionamento di un « relé » non abbia dannose conseguenze.

★★

Descritto alla brava questo mirabile strumento della segnalazione moderna, bisogna purtroppo notare che permane ancora una causa di pericolo. Può darsi che ad un segnale, comun-



ALTRO TIPO DI SEGNALE FERROVIARIO LUMINOSO.



IL CIRCUITO DI BINARIO.

que bene studiato e ben disposto, il conducente, per una causa qualsiasi, non ubbidisca. Si tratta di fatti molto rari, ma che si sono pure verificati con gravissime conseguenze. Occorre, dunque, riparare a questa terribile eventualità. Il treno che, di fronte ad un segnale chiuso, non si arresti per opera del con-

ducente deve essere arrestato da una azione esterna provocata dallo stesso segnale.

Esiste già a questo riguardo tutta una serie di metodi e di apparecchi che vanno sotto il nome di « comando automatico dei treni ». Di esso diremo in un prossimo articolo; chè questo è già lungo.

FILIPPO TAJANI

IL SERVIZIO DEI TRITTICI E CARNETS DEL T. C. I.

Per gli automobilisti e motociclisti che si recano all'estero per turismo

I Soci automobilisti e motociclisti che intendono compiere un viaggio all'estero sul proprio veicolo, devono depositare temporaneamente presso le dogane straniere il dazio di importazione del veicolo, ammontante in taluni casi a varie decine di migliaia di lire. Per evitare i molteplici intralci sorgenti da questa condizione, tra i quali i più notevoli sono: quello di doversi provvedere di valuta estera e quello di poter trovare l'ufficio doganale sprovvisto di fondi per eseguire la restituzione del deposito, è stato istituito fino dal 1903 il servizio dei trittici (per l'entrata nel territorio di un solo Stato) e dal 1920 il servizio dei carnets de passages en douane (per entrare in diversi Stati).

Tale servizio, che viene disimpegnato dal Touring in favore dei propri Soci, in un primo tempo richiedeva il deposito della somma cospicua presso il Touring stesso. Successivamente venne introdotta la facilitazione che è sempre in vigore di fare il deposito in contanti o in titoli di Stato. Ora il servizio è reso ancora più facile essendo dato al Socio di evitare qualsiasi pagamento poichè è stato stipulato un contratto di assicurazione con le Società seguenti: *Unione Infortuni* delegata dalle « Assicurazioni Generali di Venezia » - *Assicuratrice Italiana* delegata dalla « *Riunione Adriatica di Sicurtà* » - *Le Assicurazioni d'Italia* delegate dall'Ente Nazionale delle Assicurazioni - « *Ermes* » - *Mutua Assicuratrice* - *Società Assicuratrice Industriale* - *Soc. An. Ital. di Assicurazioni « Savoia »*.

Le Società col corrispettivo di un modesto premio di assicurazione si fanno garanti del pagamento dell'ammontare dei diritti doganali che il contraente fosse tenuto a versare all'estero in dipendenza dell'uso del trittico o del carnet. Gli Uffici del Touring elencati negli elenchi degli Uffici delle Società di Assicurazione nominate sopra, esistenti in molte città del mondo, forniscono gratuitamente consigli, informazioni e moduli per le pratiche inerenti.

Gli Uffici del T. C. I. si possono anche avere informazioni e istruzioni per ottenere il *permesso internazionale per autoveicoli*, il *permesso internazionale di condurre* e la *targa internazionale* che sono indispensabili agli automobilisti per circolare all'estero.

I *carnets* vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede Centrale del T. C. I. in Milano (Corso Venezia, 15), presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (Via Carlo Alberto n. 45/47), presso gli Uffici C. I. I. di Corridonia - Firenze - Napoli - Genova - Rapallo - Roma - Trento - Verona - Venezia - Zara, presso l'Ufficio Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste, presso gli Uffici della « Italia », Società di Navigazione in Venezia; presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia e presso la Soc. di Trasporto Flli. di Firenze.



(col. T. Lamberti, Cremona)

LA CARVING DELLE FIGURE COME SI PRATICA NELL'ALTA VALCAMONICA.



(fot. V. Dinami, Bengasi)
LE SERPENTINE DELLA STRADA DELL'UADI BACUR TRA BENGASI E BARCE.

LE STRADE DELLA CIRENAICA

NON sono trent'anni che una commissione di studiosi, inviata da un gruppo finanziario straniero per esaminare la possibilità di stabilire in Cirenaica dei nuclei di coloni Israeliti, conchiudeva i propri lavori constatando, unanime, le scarse risorse della regione e la poca probabilità che questa potesse mai diventare un utile campo per le iniziative europee.

In verità, a quell'epoca la Commissione non poteva pronunciarsi se non sulla scorta di elementi indiretti.

Nei pochi lustri il problema, allora risolto molto sommario, ha avuto invece una svolta del tutto opposta a quella prevista. I dati meteorologici raccolti in diverse stagioni sul Gebel el-Achdâr, cioè sulla montagna dell'altipiano, hanno infatti fornito una ampia assicurazione circa l'abitabilità della regione; la situazione economica è stata modificata poi profondamente dalle opere di irrigazione e dalle altre opere di bonifica; le previsioni dell'utilità di un possedimento in quella regione, necessità contingenti — so-

prattutto quelle di espansione demografica — hanno fatto sì che la Cirenaica è venuta in breve volger d'anni, nonostante molteplici ostacoli, non tutti dipendenti dalla natura, ad assumere i caratteri della colonia forse di maggior avvenire che l'Italia possessa.

Risolta finalmente e definitivamente una situazione politico-militare che trascinandosi da un decennio sembrava divenuta inestricabile, è giunto ormai il momento in cui dovendosi virtualmente iniziare l'opera di colonizzazione (chè i maggiori e più o meno fortunati tentativi compiuti finora, hanno avuto tutt'altro carattere), è apparso subito necessario intraprenderla *ab imis fundamentis*, creando cioè quell'attrezzatura civile senza della quale non v'ha opera organica e progressiva con fini nettamente prestabiliti.

Primo elemento necessario, e quasi fondamento di tutti gli altri, è naturalmente apparsa la rete stradale, di cui un'inconcepibile inerzia aveva privata per lunghi anni, al pari della colonia sorella, la regione.



IL LAGO DELLA ZEIANA, LA PROBABILE FOCE DEL MISTERIOSO LETE (CIRENAICA).

Poichè, non vale dire che le condizioni di sicurezza rendevano impossibili i lavori, come non costituì una soluzione positiva del problema, il coraggioso, ma affrettato tentativo del Governatore De Martino, che volle creare in pochi mesi un'arteria, la quale da Bengasi, per Barce e Cirene, raggiungesse Derna, attraversando la zona più promettente dell'altipiano.

Per lunghi anni la Colonia rimase con le solite autopiste, ricavate dagli stessi automezzi sulla traccia delle antiche carovaniere, e con qualche tronco locale d'interesse limitato e per lo più connesso ad esigenze, anche esse circoscritte, di carattere militare. Soltanto in questi ultimi anni vennero aperti il tronco Bengasi-Tocra e poi quello Tocra-Barce ed un breve tratto della rotabile Bengasi-Ghemines.

La risoluzione integrale della spinosa faccenda si è avuta quasi di pari passo con l'ultima fase di assestamento militare della Colonia, quando cioè il Maresciallo Badoglio, proponendo la seconda parte del dilemma proposto a suo tempo agli indigeni — sottomissione o guerra — trovò in S. E. Graziani l'Uomo adatto per un'azione integrale, non limitata unicamente alla risoluzione d'un problema militare arduo, sì, ma transitorio,

bensi impostata sulle grandi, immediate possibilità che la pace avrebbe automaticamente dischiuso. Quindi un programma stradale completo, tale da ridurre la parte settentrionale della Colonia nelle medesime condizioni di viabilità di una provincia italiana.

È ovvio che tale proposito doveva intonarsi alle condizioni topografiche della regione e tenere conto delle necessità suscettibili d'uno svolgimento progressivo, donde una sostanziale differenza di espansione stradale con la colonia sorella: quivi il transito espanso principalmente in longitudine, mentre in Cirenaica doveva e poteva esserlo quasi totalmente in latitudine con due prolungamenti laterali: Porto Bardia-Giarabub, importante per la linea di frontiera che è destinata a fiancheggiare e servire, l'altro collegante Bengasi ad Agedabia e quindi lungo la Sirtica, diretto alla Colonia sorella e per l'oasi di Gialo, a quelle più lontane di Cufra. Brevi diramazioni d'importanza strettamente locale dovevano servire a congiungere trasversalmente, le due grandi arterie del Gebel: Barce-Cirene-Derna, e Barce-Maraua-Slonta-Cirene.

Si può dire che l'assunzione del Governo della Cirenaica da parte del Gen. Graziani coincise non tanto con il nuovo indirizzo mi-



SCHIZZO CARTOGRAFICO DELLA RETE STRADALE DELLA CIRENAICA.

litare, tendente a troncare definitivamente la ribellione, quanto con l'inizio d'un complesso di lavori stradali a largo respiro, quale altri Governi avrebbero intrapreso soltanto in condizioni di tranquillità assoluta.

Inoltre, e in ciò forse sta la differenza più saliente con l'opera analoga effettuata in Tripolitania, non appena raggiunta la pacificazione della zona settentrionale circa un decennio addietro, il problema fu affrontato non già con i soliti mezzi di ripiego e con la preoccupazione fondamentale di far presto ad ogni costo, bensì con il saggio criterio di compiere opera definitiva e tale che poi non richiedesse, per molti anni, che le sole opere di ordinaria manutenzione. L'inizio di questo importante complesso di lavori, avvenuto si può dire nel 1931, è stato — fra l'altro — l'utile mezzo di cui il Governo locale si è servito, a somiglianza di quanto viene fatto in Italia, per diminuire la disoccupazione o, meglio, il danno derivante dallo spostamento delle tribù indigene dalle loro sedi naturali, spostamento reso necessario dalla nuova politica di disarmamento dei pochi nuclei ribelli, che ancora vivevano in Cirenaica.

Questo ultimo provvedimento, mentre da

un lato ha portato i suoi frutti ed anche più pronti e completi di quanto era dato sperare, dall'altro canto è stato reso possibile dalla cospicua massa di lavori che furono intrapresi in quel tempo, lavori nei quali venne impiegata quasi esclusivamente la manovalanza indigena, non escluse le donne. Si è avuto così il vantaggio di diminuire la spesa di mantenimento nelle sedi transitorie di una massa inerte; si è resa questa partecipe del nostro sforzo di trasformazione della regione ed, insieme, più consapevole del programma civile che intendiamo svolgere in Cirenaica e dei fini che ci proponiamo di raggiungere.

★★

Qualche particolare tecnico può dimostrare meglio l'importanza dell'opera intrapresa.

Il primo gruppo di strade comprende circa 1000 km. di percorso, di cui quattro quinti ormai in piena efficienza.

Le vecchie strade a soprastruttura costituita da inghiaia cilindrata all'acqua con una carreggiata variabile da 3,30 a 4,50 e con banchine laterali di 0,75-1 metro, vengono gradualmente sistemate, allargate e ri-



(fot. V. Dinami, Bengasi)

PONTE SULL'UADI LESTATA (BARCE - EL GARIB).

caricate. Dove ciò sia reso necessario da nuove esigenze tecniche, vengono eseguite anche le opportune rettifiche. Le nuove costruzioni, invece, destinate ad essere tutte quante bitumate, sono formate da un robusto sottofondo di pietrame con mantellatura di pietrisco cilindrata all'acqua; la carreggiata è di cinque metri per le principali e di 4 per le secondarie, fiancheggiate da banchine di un metro. Ovunque è stato possibile — e la natura del terreno generalmente pianeggiante e con dislivelli poco accentuati lo ha consentito quasi sempre — si è cercato di evitare le grandi pendenze e le curve a raggio ridotto. La massima pendenza raggiunge appena il 7 % (beninteso tranne nelle vertiginose discese fra Cirene-Apollonia, Feteia, Derna e la stessa Barce-Tolmeta, che però vanno sistemate, anzi rifatte con un percorso di poco più lungo, ma più comodo), le curve di rado sono inferiori ai 100 metri di raggio; le livellette sono generalmente dolcissime ed i grandi rettifili prolungati letteralmente a perdita d'occhio, abbondano. Si è naturalmente cercato di evitare, per quanto era possibile, le opere d'arte; tuttavia sul Gebel non si sono potute eliminare del tutto. Vi sono diversi ponti di cemento armato, di cui alcuni di notevole importanza costruttiva (insigni fra tutti quello sull'uadi Lestata alla progressiva 108 sulla strada Barce-Cirene per el-Garib e quello ridotto a tre luci sull'uadi Umm-el-Gharib fra Tocra e Barce). Un'impres-

mente il punto di partenza delle varie strade, che volgono al Gebel e verso la Sirtica. Quest'ultima, che già arriva con un percorso di 106 chilometri (passando per Ghemines) ad Agedabia, sta per raggiungere dopo altri 130 km., di cui parte ancora in costruzione, la località di el-Agheila, cioè il centro più meridionale nel golfo della Grande Sirte, e quindi il confine Tripolitano.

L'altra, dal Gebel, da Bengasi muove verso Tocra, s'inerpica sul primo gradino dell'altipiano, proseguendo poi per Barce, il maggior centro di tutta la regione montana. Da questo centro partono due strade: l'una, più meridionale, per Tecnis, Maraua, Slonta e Cirene, seguendo per la massima parte del percorso i confini approssimativi di quella che potremo chiamare la zona utile ai fini immediati della colonizzazione; l'altra da Barce, volgendo verso el-Garib, entra nel cuore della « Montagna Verde » e raggiunge, come la prima, la zona di Cirene. Un unico tronco collega poi questa località con Derna.

Da Bengasi per Tocra fino a Barce si hanno così 100 km.; 132 ne intercorrono fra Barce e Cirene per Maraua-Slonta (mentre la centrale per el-Garib quando sarà ultimata, risulterà di qualche chilometro più lunga); altri 80 km. passano fra Cirene-el Gubba-Derna. Un totale di poco più di 300 km., che vengono comodamente coperti in sei ore.

Quando sarà compiuta l'altra strada Der-

sione di vita e di modernità è data dagli elementi di segnalazione stradali e dalle numerose targhe opportunamente distribuite, fra le quali primeggiano quelle offerte del Touring: ciò che mentre prova la benefica influenza del Sodalizio anche in queste terre, fino ad ieri considerate semi-selvagge, costituisce come il suggello di un'opera civile che più delle altre attinge il significato di un simbolo. Abbiamo detto che Bengasi è natural-



(fot. V. Dinami, Bengasi)

STRADA BARCE-CIRENE. UN SUCCEDERSI DI RETTIFILI.

na-Umm er-Rzem-Ain Gazàla - Tobruch, in una giornata si potrà andare praticamente da un capo all'altro della Colonia; ed allora anche la Cirenaica, rimasta per tanti anni allo stato di una regione da esplorare, forse la sola di tutto il nord-Africa, entrerà nel modesto, ma più utile rango di una provincia italiana, che dalla Madre Patria aspetta solo il vigoroso innesto di genti di nostra stirpe per rinnovare, e più gagliardamente, l'opera di Roma.



Recentemente, a
 per riprese, diversi
 quasi tutti ita-
 hanno chiesto
 niente no-
 la percor-
 della Colonia
 zzi ordina-
 richiesta,
 Italiani, la-
 mente per-
 prova
 sia
 procia-

mato quanto sull'argomento strade è stato fatto e si vien facendo dal Governo Cirenai-
 co, ancora manca in Italia, quell'interessa-
 mento agli argomenti coloniali, che riesce a
 fissare l'attenzione su notizie che alle colonie
 si riferiscono. Per moltissimi (se pur sanno,
 ad esempio, che la Cirenaica è pacificata da
 oltre due anni) esse restano le contrade semi-



(fot. V. Dinami, Bengasi)

UN SOLIDO PONTE SULLA STRADA BARCE-TECNIS.



TAGLIO IN ROCCIA LUNGO LA STRADA CIRENE-DERNA.

(fot. V. Dinami, Bengasi)

barbare, dove il deserto costituisce la nota predominante e dove, senza arrivare ai rischi, gli scomodi per lo meno sono il regime normale. È per questi che occorre illustrare un poco di più le strade cirenaiche e mostrare non soltanto quali nuove possibilità turistiche esse hanno dischiuso ed offrono abbondantemente a breve distanza dalla Madre-Patria, ma quale importanza economica potranno assumere quando, per loro mezzo, l'intera regione sarà debitamente valorizzata.

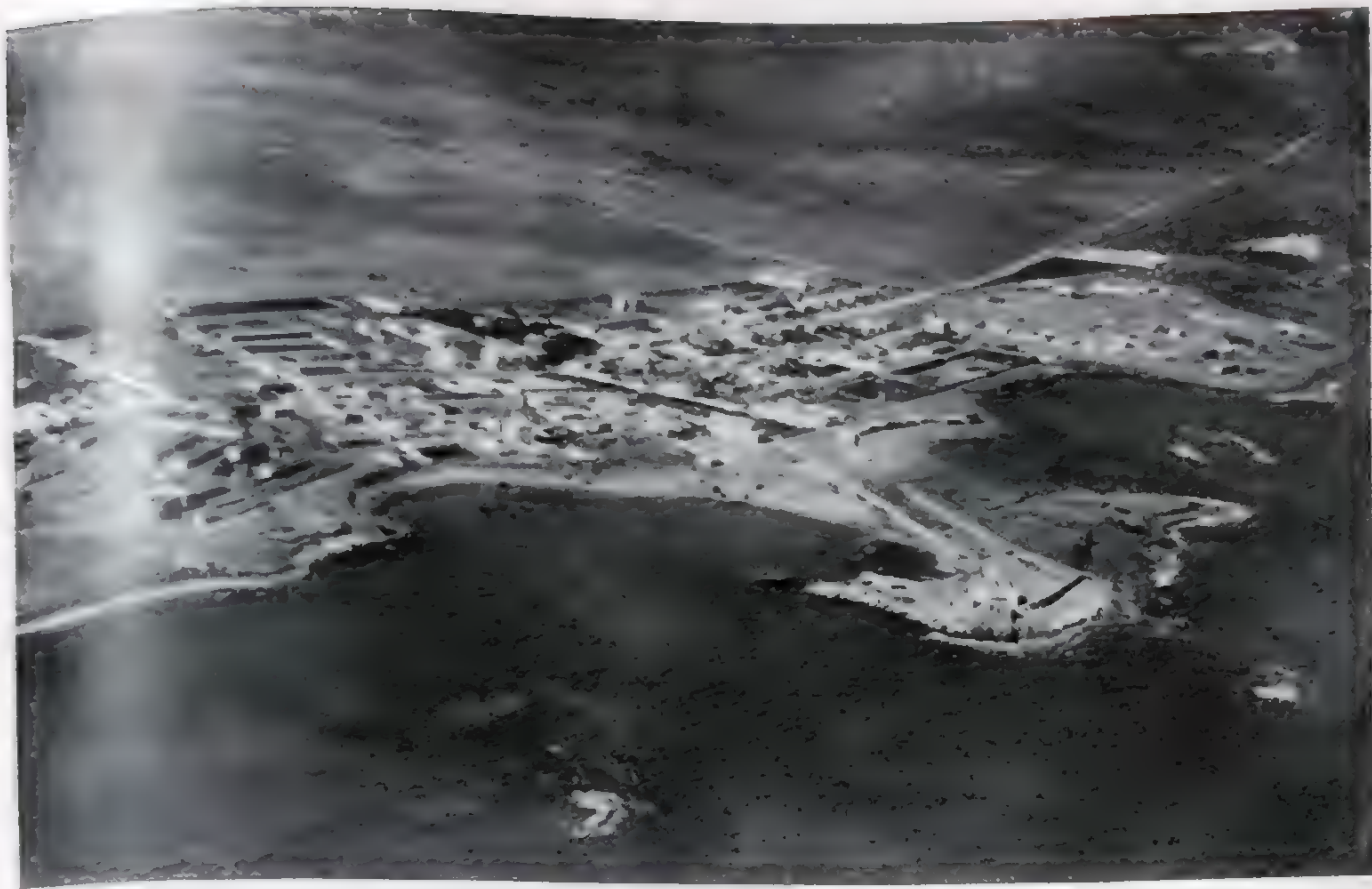
Riteniamo che l'Ente turistico per le Colonie, di recente costituzione, così opportunamente voluto dal Ministro delle Colonie, avrà subito nelle strade un argomento del più alto valore per richiamare sulle due regioni Libiche l'interesse di quel pubblico, che — anche quando sia animato dal desiderio di viaggiare, di vedere e di conoscere qualche cosa oltre l'uscio di casa — desidera farlo piuttosto comodamente. Le strade cirenaiche offrono questa possibilità, che si sviluppa e si completa ogni giorno di più.

■
★★

mo dall'itinerario classico, che da dare un'idea dell'intera regione, dalla pianura steppica del Bengasi

sino a quella cespugliosa della cimasa litoranea fra Tocra ed il Gebel; quindi le pendici di questo, poi la grande conca di Barce, modello gigantesco delle numerose depressioni che si ritrovano nella regione (più ridotte, ma analoghe per aspetto e possibilità), e la « Montagna Verde » nella sua rigogliosa pienezza, con tutta la varietà dei suoi aspetti. Quindi quel tratto di regione tanto simile a certe nostre della Sicilia settentrionale sotto alle Madonie o della Calabria nei punti meno aspri, e finalmente un angolo ridottissimo, ma leggiadro per il carattere inaspettato che presenta come una rivelazione: la piccola oasi di Derna, dove l'Africa, la vera Africa, che sembra smarrita poco lungi da Bengasi, si riaffaccia di bel nuovo sulle rive del Mediterraneo.

Di tutta la colonia, Bengasi soltanto serba l'impronta della località esotica, e non tanto per le caratteristiche dei suoi quartieri arabi assai ridotti e purtroppo in qualche punto inopportuno manomessi, quanto per l'insieme naturale che ne forma la particolare caratteristica, cioè il complesso di *sebche* e di *mellahe* e la vasta insenatura marina che si insinua così profondamente nella terra da dare l'impressione di una città (come fu real-



APOLLONIA, IL PORTO DI CIRENE.

mente in passato) sorta più su di un'isola che sopra una lingua di terra, congiunta artificialmente ora, con altre, alla terra ferma.

Quell'insieme di stagni, pittoreschi sempre, ma soprattutto nell'ora del tramonto per la ricchezza delle luci che sembrano adunarvisi, e nelle notti illuni per i riflessi innumerevoli che vi accendono le lampade elettriche sparse ovunque a profusione — a parte gli inconvenienti non trascurabili sia nel libero sviluppo della città sia nel suo assetto regolare — ne costituiscono una prerogativa di carattere unico in Libia, che agli occhi del viaggiatore acquista un fascino particolare, differente più che altro dalla dissimiglianza che ha con i tratti consueti di questi paesaggi africani.

Ma, da Bengasi, si parte a sinistra, fra scarniti e rovine di Sabazia, per il viaggio sulla strada che dà l'idea

d'una vignetta di certi libri di esplorazione di ottant'anni or sono tradotta in realtà per qualche esposizione folcloristica o per qualche diorama coloniale — il paesaggio viene a poco a poco trasformandosi, perdendo nella monotona distesa del terreno desolato, (tranne ogni tanto ancora qualche gruppo di palme ed i cordoni litoranei di dune), quei caratteri che si sogliono attribuire più particolarmente alle regioni del Continente nero.



(fot. V. Dinami, Bengasi)
LA STRADA CIRENE-DERNA PRESSO ZAVIA TERT. (SUL FIANCO, UN CARTELLO DEL T. C. I.).



STRADA CIRENE-APOLLONIA. L'INIZIO DELLA DISCESA DAL PRIMO GRADINO DELL'ALTIPIANO. (Fot. V. Dinami, Bengasi)

I due laghetti stessi — quello di Venere nitido e lucido, come uno zaffiro, quasi a fianco della strada a pochi chilometri dalla città, e quello della Zeiana, il cui estuario si ricollega probabilmente con i ricordi mitologici degli Argonauti — sono elementi che non hanno più a che fare con l'aspetto dominante della regione, già così in contrasto con quella che si estende sulle rive del golfo della Grande Sirte.

Non si può negare che questo primo tratto di percorso, nonostante qualche oggetto di particolare interesse, non è precisamente fatto per dare un'idea molto favorevole dell'intero itinerario, nè valgono ad impreziosirlo i ricordi storici, di cui il turista può anche essere fornito; poichè, a parte quelli mitici di Giasone e compagni cui è stato accennato, nulla ricorda ad esempio che sul posto dello sparuto villaggio di Driana sorgesse la colonia (una delle poche veramente Romane), mandata in Cirenaica dall'imperatore Adriano, dopo che la terribile insurrezione Giudaica ebbe spopolata la regione di più di tre quarti dei suoi abitanti. Così dicasi di Tocra, le cui rovine, per quanto abbastanza conservate, specialmente nelle mura perimetrali, sono così mescolate alle costruzioni arabe e nasconderate dalle colture dei giardini (l'Arabo così chiama le piccole estensioni coltivate tutt'altro che a fiori), da sfuggire quasi ad un'occhiata superficiale.

Le rovine di Tocra (l'antica *Teuchira*) sono in onore della madre della

grande Berenice, che per suo conto aveva dato il nome alla rinnovata *Euesperide*, oggi Bengasi) si ritrova un nuovo argomento del più alto interesse, cioè una delle prime e più vaste imprese agricole patrocinate dal Fascio Milanese ed attualmente condotta da un nucleo di militi sotto la direzione di elementi tecnici dell'Ufficio Agrario locale. Questa trasformazione, lenta senza dubbio, ma progressiva sempre, che viene accostando i caratteri almeno esteriori dell'ambiente a quelli più comuni delle nostre contrade, costituisce veramente il soggetto di maggior interesse che è dato incontrare lungo il percorso, vario anch'esso come le diverse zone in cui si esplica l'opera di colonizzazione.

Così, sormontata l'erta del primo gradino del Gebel mediante le ardite serpentine dell'uadi Bacùr e varcata la zona di rada boscaglia che ricama l'orlo estremo dell'altipiano, una volta entrati nella grande conca di Barce ecco nuove distese colturali, che rappresentano tutti gli stadi e tutti gli aspetti di quest'opera di rigenerazione terriera della colonia, cui la pacificazione recente ha dato nuovo impulso.

Ne risente soprattutto l'abitato di Barce che appare come un candido aggregato lontano, quasi perduto nell'immensità della piana, ma pieno del fervore che la nuova vita ha trasfuso ovunque, quando ci si approssima o si sbocca nella piazzetta che ne costituisce il cuore.

Quivi era l'antica città, una delle maggiori



LA STRADA DI DAMIED EL-CHENNA, LA GRANDE ARTERIA CENTRALE DELLA CIRENAICA. - QUI È FOTOGRAFATO UNO DEI PIÙ BELI RETTIFICILI DEL GEBEL-EL-ACHDAR.

della Pentapoli, il nome della quale andò via via perdendosi a mano a mano che il centro decadeva a profitto della vicina Tolemaide sul mare, perpetuandosi solo nella denominazione della regione che gli invasori Arabi preferirono ad ogni altra: penisola del Barca, mentre al luogo davano il nome più appropriato di *prateria*: el-Merg.

Da questo punto l'itinerario per Cirene e Derna, come già si è detto, si biparte: una strada (quella ultimata da tempo ed in magnifica efficienza) sale sul secondo gradino del Gebel e, dopo un'ampia curva, volge a levante, oltrepassando più a mezzogiorno quei punti, un tempo per cruenti scontri ed insidie, ora ridotti alla primitiva funzione di posti d'acqua dove si concentra il bestiame per l'abbeverata: Tecnis, Maraua e Slonta.

Questa è anche detta la strada meridionale che, — lunga all'incirca come l'altra — dopo aver raggiunto presso Sidi el-Homri la massima altitudine della regione (poco più di 800 metri), appena oltre Faidia volge direttamente verso Gubba, senza quindi toccare Cirene, collegata con un tronco apposito.

La strada centrale, oggi prossima ad essere completata, va Barce per el-Garib, Gasr el-Dam, Gdem, uadi el-Cuf, attraver-

sa la parte centrale dell'altipiano, cioè la zona che offre il miglior complesso di elementi pittoreschi, sia dal punto di vista panoramico sia della vegetazione, e finalmente da quello archeologico, poichè passa per Cirene.

Appena percorso l'*uadi* el-Cuf — che in sé raduna tali attrattive da soddisfare, quando siano meglio conosciute ed utilizzate, anche chi sia avvezzo alle zone più turisticamente apprezzate d'Italia — dopo la salita a serpentina sulla opposta ripa, cominciano ad apparire, presso Messa, le tracce di quel grande centro di vita economica ed intellettuale che per quasi dodici secoli illuminò di vivissima luce questa sponda del Mediterraneo. Già la vegetazione con gli ultimi, scapigliati cipressi orizzontali, superstiti di chissà quali imponenti aggregati ed il molle insieme di cespugli e boscaglie di Sidi Rafa e più oltre, sembra predisporre l'animo del viaggiatore a meglio comprendere le tracce di una vita immensa naufragata nel passato, tracce non tanto imponenti o eloquenti di per sé stesse, quanto per le memorie che ridestano ed i fatti cui si ricollegano.

Cirene, collocata sul ciglione del secondo gradino dell'altipiano del Barca, donde l'occhio si perde sulla vasta spianata sottopo-

sta tinta di un rosso dorato (talchè non vana è la denominazione datale da Pindaro di *città del trono d'oro*) e quindi nell'immenso sfondo marino che chiude l'orizzonte, non poteva non costituire un soggiorno prediletto in ogni tempo per artisti, ed in genere per ogni spirito amante del bello come potevano essere i Greci che la colonizzarono. Nonostante le lotte civili che tanto ne tormentarono l'esistenza, specie durante i primi secoli e dopo il dominio dei Battiadi, la vita doveva esservi dolce e serena, allietata com'era dagli incanti di un panorama tra i migliori del Mediterraneo per la schietta purezza delle linee e dai benefici di un clima mitissimo, il tutto unito alla festività gaudiosa dei suoi abitanti ed al carattere artistico che questi avevano saputo approfondire nella città beneamata.

Con Atene, Alessandria e Siracusa, e più di quest'ultima certo, Cirene è stato uno di quei centri dove l'ellenismo è fiorito nelle sue forme più svariate e più schiette e, giovandosi degli elementi indefinibili di un ambiente fisico dissimile da quello d'origine, ha forse dato, sia pure in minore proporzione, i prodotti più completi e brillanti.

Al secolo d'oro di Atene fa riscontro un'epoca non meno fortunata in Cirenaica, quando nella metropoli fiorivano menti insigni, da Aristippo Cirenaico e Arete sua figlia, fondatori della scuola edonistica, a Callimaco poeta, ai matematici Eratostene, Apollonio, al filosofo Amiceri, al sofista Carneade e alla

divina per bellezza, regina Berenice.

L'arte poi, oltre il sapere, ha prodotto in questa città alcuni fra i migliori tesori del periodo aureo Greco. Numerosissime sono le opere insigni che gli scavi hanno riportato alla luce, a cominciare dalla mirabile Venere di Cirene, alla presunta testa di Zeus, il cui originale Olimpio, opera sovrana di Pradipa, era a noi noto solo per la traccia conservataci su qualche moneta; poi l'effigie di Alessandro Magno, un Mercurio, le tre Grazie, un Dio Amore, ed una vezzosa testina di Berenice, nonchè tanti altri lavori tuttora per la maggior parte pressochè sconosciuti anche a quella cerchia di studiosi che non si occupa no direttamente di archeologia.

Ma è soprattutto nel culto dei propri defunti che Cirene rivela, meglio di ogni altra città del mondo antico, il pietoso intendimento di contendere il più possibile alla morte il suo impero.

La necropoli, ricca di oltre 10.000 tombe, schierate di fronte al cielo ed al mare, esprime questo desiderio infrenabile che tutto non perisca con l'uomo, ed insieme sembra accennare anche ad un'altra aspirazione non meno nobile, cioè di ricongiungere idealmente i morti con la patria lontana, posti com'erano questi così a riposare eternamente in faccia al mare donde provennero.

Accanto a tanta poesia di natura e di ricordi vi è fortunatamente anche la prosa di un sontuoso albergo, dalla cui terrazza si gode una magnifica vista, ma dove soprattutto è possibile di-

menticare di trovarsi ad oltre mille chilometri dall'Italia.

Pochi chilometri dopo Cirene la strada si collega al tronco più meridionale, che già dicemmo volgere direttamente verso Gubba e Derna.

I pregi archeologici e turistici di Cirene e della zona circostante (cui devono aggiungersi anche quelli di Apollonia, dove oggi è venuta anche assummandosi pressochè tutta la organizzazio-



(fol. V. Dinami, Bengasi)
LE CITTÀ DELL'ANTICA PTOLEMAIS.

istretto
è con
un
cristallino
terra fra
mentre
devono
anticare le
interesse
e che,
aspetti, so-
Italiani più
argomenti di

Vogliamo dire la
nuova impresa di co-
lizzazione promossa,
questa da apposito
Ente, sotto l'egida del
Governo Nazionale e

per ora ristretta a quattro località: Messa, Beda, Labragh, Lambude, ribattezzate con nomi italianissimi. L'impresa dovrà in un secondo tempo, abbastanza prossimo, espandersi ben più oltre sulla massima parte del pianoro, ancor oggi favorito, come venticinque secoli or sono, da maggior copia di precipitazioni che ogni altra parte del territorio e da condizioni climatiche ed agrologiche complessivamente analoghe, se pure non più favorevoli, di molte contrade dell'Italia meridionale.

La nuova strada Cirene-Gubba attraversa precisamente le zone assegnate a questi nuclei di colonizzazione, e alle attrattive d'un paesaggio dalle linee molli, appena ondulate, si aggiunge tutto un nuovo fervore di opere, che già mostra i tratti più salienti di quella che sarà la trasformazione futura dell'ambiente.

Dopo il piccolo nucleo di Gubba (con la sua fonte probabilmente ridotta a ninfeo dalla popolazione rurale stabilita anticamente nei dintorni), in cui vi è già la promessa di un futuro borgo, si attraversa uno dei tratti migliori della Cirenaica dal punto di vista agrologico, la regione, cioè, che al tempo della dominazione Greca era così rinomata che fecero passare gli invasori di notte per non fossero tentati a stabilirvisi. A parte qualche esagerazione rettorica, è un fatto che le vallette circostanti, fra le quali primeggiano Ain-Mara, sono ricche di polle sorgive, e che queste di notevoli precipitazioni di pioggia sono state di un terreno fertilissimo.



(*fol. V. Dinami, Bengasi*)
LE TRACCE DI UNA GRANDE STRADA GRECO-ROMANA PRESSO SAF-SAF. A PIANCO, SI VEDE LA VOLTA DEL CISTERNONE ROMANO

L'altitudine poi, che qui oscilla fra i 500-600 metri, contribuisce a mantenere la zona in condizioni climatiche relativamente più favorevoli che non sulla costa od anche soltanto trenta e quaranta chilometri più a sud, ove l'altipiano digrada verso il predeserto.

Attraverso una zona di boscaglia piuttosto rada la strada discende quindi sul primo gradino del pianoro e poco oltre bir-Sebil s'affaccia sul mare — dominandolo come da un alto terrazzo — dal piccolo promontorio di Chersa fino all'oasi di Derna dove, fra il verde oscuro della vegetazione, fanno capolino i candidi fabbricati della città.

La posizione di questo centro, il secondo per importanza di tutta la Cirenaica, come appare a prima vista, è particolarmente privilegiata per il riparo naturale offerto dal pianoro che le sta a ridosso; e qualora le risorse locali di terreno ed acqua venissero opportunamente utilizzate, sarebbe possibile raddoppiare almeno l'estensione dell'oasi, per costituire un ambiente adeguato, mentre la cittadina potrebbe gradualmente diventare una buona stazione climatica, soprattutto in taluni periodi dell'anno e certo tale da non avere concorrenti su tutto il litorale del nord-Africa da Tunisi ad Alessandria. Ma occorrerebbero iniziative coraggiose, sostenute da capitali non indifferenti, perchè è risaputo che i vantaggi climatici da soli non attirano più neppure gli stessi malati.

Da Derna l'itinerario prosegue verso il golfo di Bomba e quindi verso Tobruch ed il



PORTO BARDIA PRESSO IL CONFINE EGIZIANO. L'ALTIPIANO MARMARICO STRAPIOMBA SUL MARE, CON GIOCO DI STRANE INSERATURE CHE FANNO PENSARE AI FIORDI.

confine Cirenaico - Egiziano. La strada, per buoni tratti già compiuta, sarà ultimata prestissimo fino a Tobruch ed in un secondo tempo anche nell'ultimo tratto.

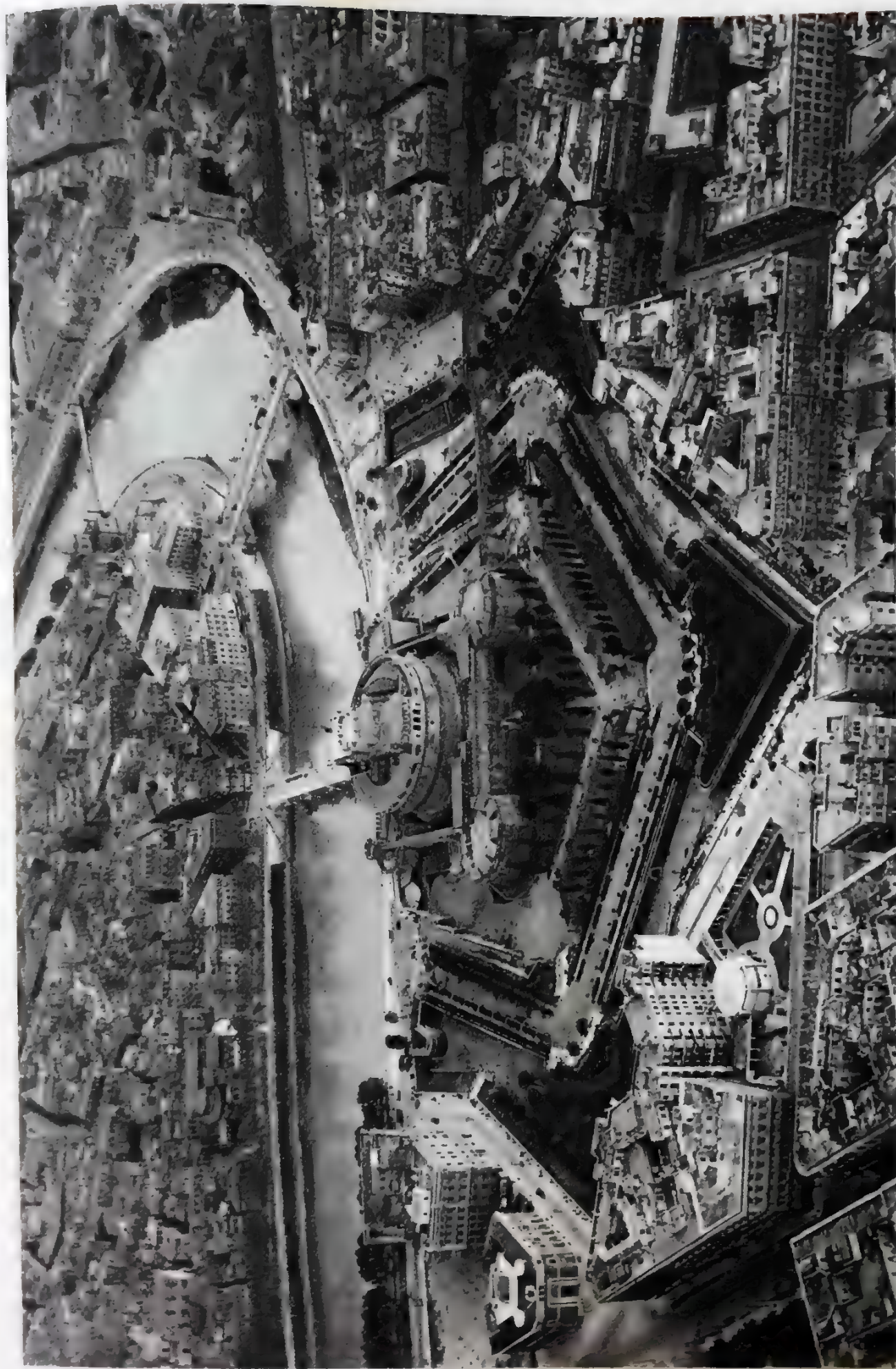
Questa parte della colonia, all'infuori delle caratteristiche e piccolissime oasi di Martuba, ed Umm er-Rzem e qualche breve tratto abbastanza pittoresco del golfo di Bomba, non offre altro oggetto interessante, se non forse allo studioso per la struttura particolare di quelle grandi depressioni, dette *seghife*, utilizzate dalle popolazioni locali per le semine di orzo. Soltanto la grande e sicura baia di Tobruch e la piccola insenatura di Porto Bardia, incisa nel pianoro a guisa di angusto fiordo, sono elementi di una certa importanza turistica. Molto maggiore ne hanno i due itinerari, che si svolgono però su autopiste a fondo naturale, l'uno da Bardia verso l'oasi di Giarabub, fiancheggiando per quasi 270 km. il reticolato che cinge il confine, l'altro da Derna alla piccola stazione predesertica di Mechili, che a meno di 100 km. dalla costa

mostra tuttavia come in questa regione, posta sull'orlo, per così dire, di due ambienti climatici estremi, il mare ed il deserto, l'uno e l'altro prendano rapidamente il sopravvento a seconda della distanza dell'opposto.

Resta da accennare all'ultimo itinerario che da Bengasi procede verso il sud-Bengasino, biforcandosi ad Agedabia.

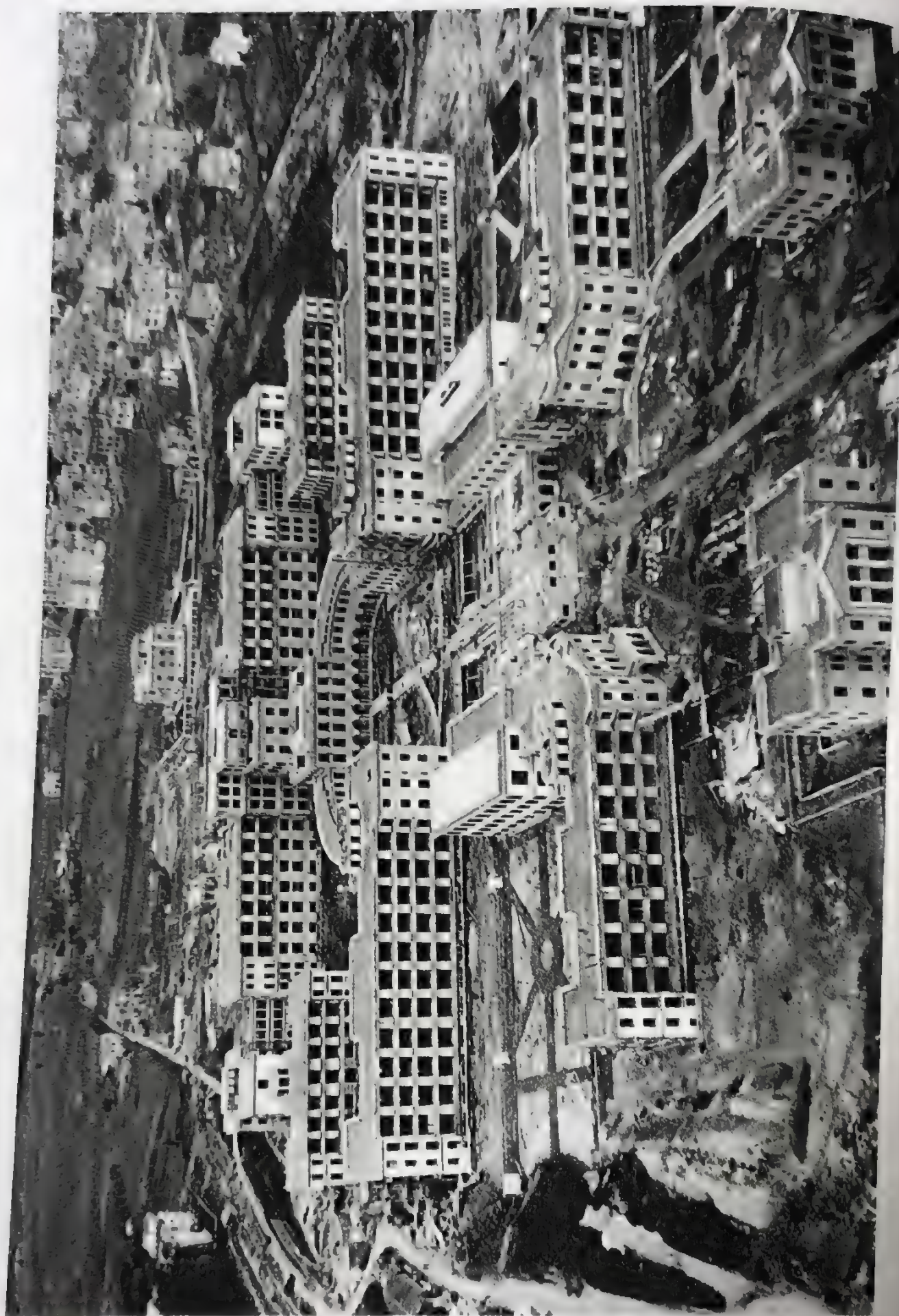
Tanto l'uno quanto l'altro ramo — quello cioè che procede per Gialo, Cufra e l'altro per Agheila, Sirte, dove si collega con la Tripolitania — sono destinati a diventare le vie direttrici della nostra futura espansione economica in Libia. Cosa questa, che per il primo ramo potrebbe sembrare utopia, ma non apparirà tale il giorno in cui la strada maestra attraverso il deserto fino agli estremi confini meridionali della Libia sarà il naturale appoggio di quella — ideale — che per le vie del cielo è destinata a congiungere in un unico fascio le sparse colonie che l'Italia possiede sulle sponde Mediterranee, sul Mar Rosso e sull'Oceano Indiano.

A. FANTOLI.



(L'Abbate, l'ologr. della R. Aeronautica)

ROMA DALL'ALTO - LA MOLE ADRIANICA DOPO L'ISOLAMENTO



ROMA DALL'ALTO - IL SANATORIO BENITO MUSSOLINI.

(Unbural. Fotogr. della R. Aeronautica)



ROMA DALL'ALTO - IL FORO MUSSOLINI.

(Laborat. Fotogr. della R. Aeronautica)



ROMA DALL'ALTO - I QUATTRO TEMPLI AL LARGO ARGENTINA.

(Laborat. Fotogr. della R. Aeronautica).



E OCHE DEI CANADÀ PUNTANO IN AUTUNNO VERSO MEZZODÌ (DA UN DISEGNO DI RADEL DUGMORE).

Pur ci si approfondisce nello studio delle migrazioni degli uccelli, e più si ricava la persuasione che si tratta di un problema assai più complesso di quello che si poteva supporre e che le indagini in questo campo richiedono molto tempo e molta pazienza. Sembra talora che gli uccelli si godano a mettere in imbarazzo gli ornitologi, scombussolando opinioni e idee fondate su osservazioni secolari e sulle esperienze ventennali fatte con gli uccelli inanellati. Si può dire che anch'essi si comportano un po' come le iscrizioni etrusche, che — allorquando sembrano decifrate — si capiscono meno di prima.

Lo stimolo a migrare si fa vivo con straordinaria potenza un paio di volte all'anno, afferra l'animale inesorabilmente, in contrasto talora con gli stessi istinti della riproduzione e dell'allevamento della prole, che pur sono tanto fatti di capitale importanza. Un episodio, fra tanti, accade non di rado in Germania dove, in conseguenza di un'estate poco favorevole, si trovano delle covate autunnali della quaglia che riparia quando si avvicina il

tempo di migrare. I genitori danno segno di una straordinaria eccitazione, portano il nutrimento ai nidiacei ad intervalli sempre maggiori, finché un giorno, dopo esser convenuti nel luogo di raduno, abbandonano il paese e la prole.

Avete mai visto con quale violenza gli uccelli tenuti in prigionia si gettano sulle griglie della gabbia in seguito al risvegliarsi di questo stimolo potente che li invade? Tipico a questo riguardo è l'esperimento fatto in Germania di acclimatare allo stato naturale il così detto usignolo cinese o uccello sole, un grazioso bipede oltremodo vivace. Da principio questo tentativo riuscì perfettamente, gli uccelli si trovavano benissimo nel nuovo paese e diedero origine a numerosa prole. Ma, sopraggiunto l'autunno, ecco farsi sentire l'istinto migratorio, che li spinse in branchetti verso mezzogiorno, finché diedero di cozzo nell'imponente barriera alpina e si smarrirono. A questi asiatici mancava l'ereditaria esperienza per superare le Alpi. E non furono più visti.

In questi due ultimi anni, dacché esposi ai



LE NUMEROSE CATTURE DI ANATRE SELVATICHE (GERMANO REALE) INANELLATE IN UNA STAZIONE ORNITOLOGICA DELLA RUSSIA SETTENTRIONALE, MOSTRANO CHIARAMENTE CHE LE LORO LINEE DI EMIGRAZIONE TENDONO VERSO OCCIDENTE CON SPECIALE FREQUENZA LUNGO IL CORSO DEI GRANDI FIUMI

lettori di questa Rivista le osservazioni fatte in tutto il mondo con gli uccelli inanellati (1) sono sorti nuovi osservatori, si sono fatte centinaia di catture; eppure siamo ancora agli inizi nello studio di questo grandioso movimento corrispondente solo ai lunghi viaggi degli abitatori degli oceani.

Non sappiamo ancora se le vie seguite in autunno siano le stesse di quelle seguite in primavera. Anzi il Duse ritiene che la rarefazione del ripasso risieda nella diversità degli itinerari autunnali e primaverili. Nei suoi osservatori del Garda egli ha constatato che il ripasso degli uccelli silvani nella regione prealpina è numericamente molto più scarso in confronto del passo autunnale. Questi uccelli tornerebbero alle loro sedi per vie più dirette, non sappiamo però quali.

L'origine dell'istinto della migrazione (così antica che non se ne possono trovare le ragioni soltanto nelle cause presenti), certamente fu determinata da un grande complesso di cause fisiche e biologiche le quali agiscono lungo le vie di incalcolabile lunghezza che percorrono per una profonda, incancellabile legge in questi esseri. Si può dire però, e non di rado, delle migrazioni radicali, come lo dimostra nel-

la Germania, il comportamento dei merli, i quali fino a cinquant'anni addietro migravano in massa, mentre ora per buona parte si sono fatti stanziali.

Si ritiene che lo stimolo a migrare stia anche in relazione con la secrezione delle ghiandole sessuali. In primavera queste sono in piena attività, mentre verso l'autunno esse vanno gradatamente affievolendosi. Un naturalista canadese ha fatto a questo riguardo delle curiose osservazioni sui fringuelli e sulle cor-

nacchie tenuti in un ambiente illuminato artificialmente. Riducendo la luce al mattino e alla sera, nella stessa misura delle giornate autunnali, ottenne già in primavera una sensibile riduzione delle ghiandole sessuali e l'opposto prolungando artificialmente le giornate in autunno. Ma allora come si spiega che delle specie di uccelli di una determinata regione migrano, mentre in un'altra, alla stessa latitudine, sono stazionarie?

Vediamo un po' come si comporta a questo riguardo, il germano reale, la specie di anitra selvatica più comune. Le numerose catture di questi uccelli inanellati in una stazione ornitologica della Russia settentrionale, vicino a Leningrado, mostrano chiaramente, come risulta dalla cartina, che le loro linee di migrazione tendono verso sud-ovest con speciale frequenza lungo il corso dei grandi fiumi. Gli inanellamenti compiuti in Inghilterra sulla stessa specie hanno invece rivelato che ben di rado questi uccelli si allontanano dall'isola, limitandosi a compiere brevi viaggi lungo le rive dei fiumi.

Un naturalista finlandese fece venire buon numero di uova di questa anitra dall'Inghilterra e, fattele covare, ebbe 86 pulcini i quali più tardi furono lasciati liberi nel laghetto vicino alla fattoria finlandese, poco distante dal confine russo. Sullo stesso specchio d'acqua frullavano anitre e oche domestiche, alle



IN DETERMINATE EPOCHE SI POSSONO VEDERE IN MOLTE REGIONI DEGLI STATI UNITI GRANDI STORMI DI ANITRE SELVATICHE OSCURANTI LETTERALMENTE IL CIELO

quali di quando in quando si aggiungeva qualche branchetto di anitre selvatiche. Veniva loro fornito cibo in abbondanza, così che anche gli anatroccoli di origine inglese persero buona parte della loro innata selvatichezza. Nell'estate ne furono inanellati 62. Verso la metà di ottobre le anitre selvatiche di origine finlandese scomparvero; solo pochi individui rimasero a far compagnia alle altre. Ai primi di novembre anche le anitre inglesi cominciarono a dar segni d'innatezza e poco dopo tutto il branco s'innalzò nell'aria; per un paio di ore continuò a volteggiare sopra la fattoria, finché scomparve verso mezzogiorno. Parecchi individui del branco furono più tardi catturati in vari

luoghi sulle linee sud-occidentali identiche a quelle battute dall'anitra finlandese e russa. Da questo esperimento risulta evidente che l'istinto migratorio, latente nelle anitre inglesi, esplose nella prole di queste allevate in Finlandia, però con un ritardo di quasi un mese



UN NUMEROSO BRANCO DI GIOVANI CICOGNE VENGONO TRASPORTATE IN AUTOCARRI DA ROS-SITTEN (PRUSSIA ORIENTALE) AD ESSEN ED IVI LASCIATE IN LIBERTÀ.



LA COLONNA DI GIULIANO, AD ANKARA, SULLA
QUALE NIDIFICA UNA COPPIA DI CICOGNE.

in confronto di quelle indigene. Interessante sarebbe conoscere i risultati di un eventuale esperimento fatto in senso inverso.

Le numerose catture di cicogne inanellate hanno rivelato che le loro linee di migrazione tendono verso sud-est per gli uccelli nati nell'Europa orientale e verso sud-ovest per gli altri; tutti i branchi convergono poi nell'Africa meridionale. La linea di separazione è quindi due diverse direzioni che si incontrano in Germania. Per raggiungere le cicogne, si è fatto un esperimento di

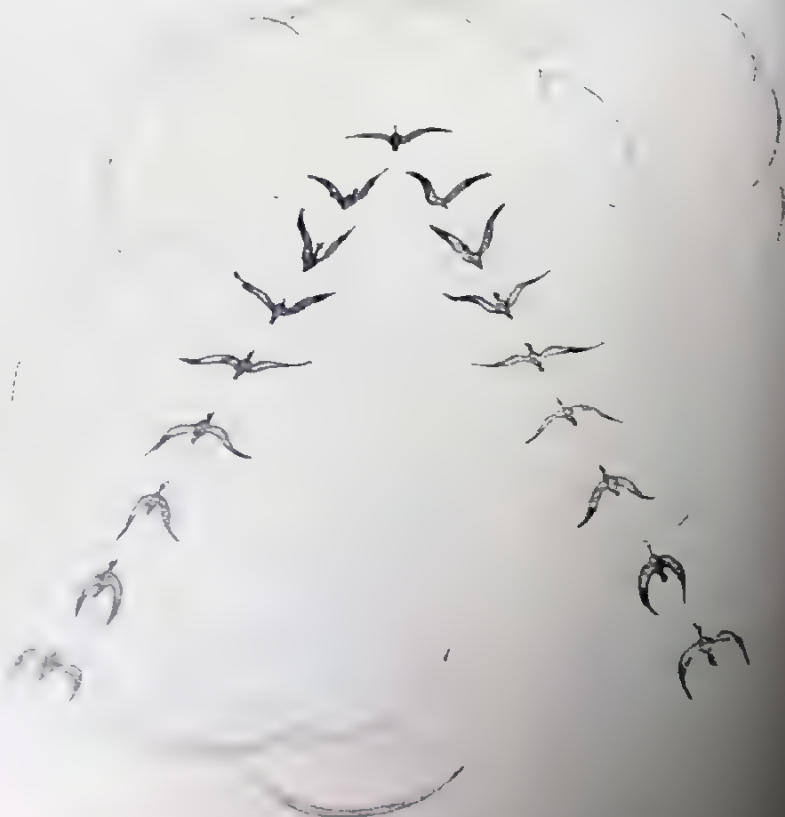
comitiva. In primavera viaggiano più in fretta, spronate dall'istinto della riproduzione.

Nell'estate scorsa è stato fatto in Germania un interessante esperimento per studiare il senso di orientamento di questi uccelli. Furono trasportate 150 giovani cicogne, nate nella Prussia orientale, in Renania, e dopo averle inanellate in tutte e due le gambe e segnate con macchie di vario colore nella regione ventrale, furono lasciate libere alla metà di settembre.

Poichè le cicogne della Prussia orientale migrano sempre in direzione della Penisola Balcanica, Asia Minore, Palestina ed Egitto, mentre quelle residenti in Renania si orientano verso le coste meridionali spagnole, era interessante vedere quale contegno esse avrebbero tenuto, ora che il loro punto di partenza era stato spostato verso occidente. Questa prova tendeva inoltre a rilevare quale itinerario avrebbero seguito questi uccelli nel loro volo verso mezzodì ed in quale regione sarebbero ritornati in primavera per nidificare.

Quasi tutte queste cicogne rimasero per alcuni giorni nelle vicinanze del luogo dove erano state portate, poi un branchetto si staccò dal grosso della comitiva volando verso mezzogiorno lungo il corso del Reno. Il numero maggiore invece, circa un centinaio, si diresse pure verso mezzodì nella regione del Lago di Costanza e del Passo dell'Aquila, mentre altre tendevano verso sud-est e fu accertata la loro presenza sopra il cielo bavarese, nella regione che confina col Tirolo e col Salisburghese.

Una cinquantina del branco maggiore, giunte sopra il



UNA DELLE ALI DI UN BRANCO DI UCCELLI MIGRANTI.



UN TRAMPOLIERE ATTUALMENTE ASSAI RARO IN EUROPA.

Una colonia di trampolieri che si innalzano dal Lago di Neusiedeln presso Vienna. Così stilizzate, ricordano antichi dipinti egiziani raffiguranti scene di caccia (da una fotografia di Bernatzik).

Cantone di Ticino, puntò direttamente verso mezzogiorno, sorvolando la barriera alpina e facendo la sua apparizione sopra il Lago Maggiore (25 settembre 1933). Queste era-



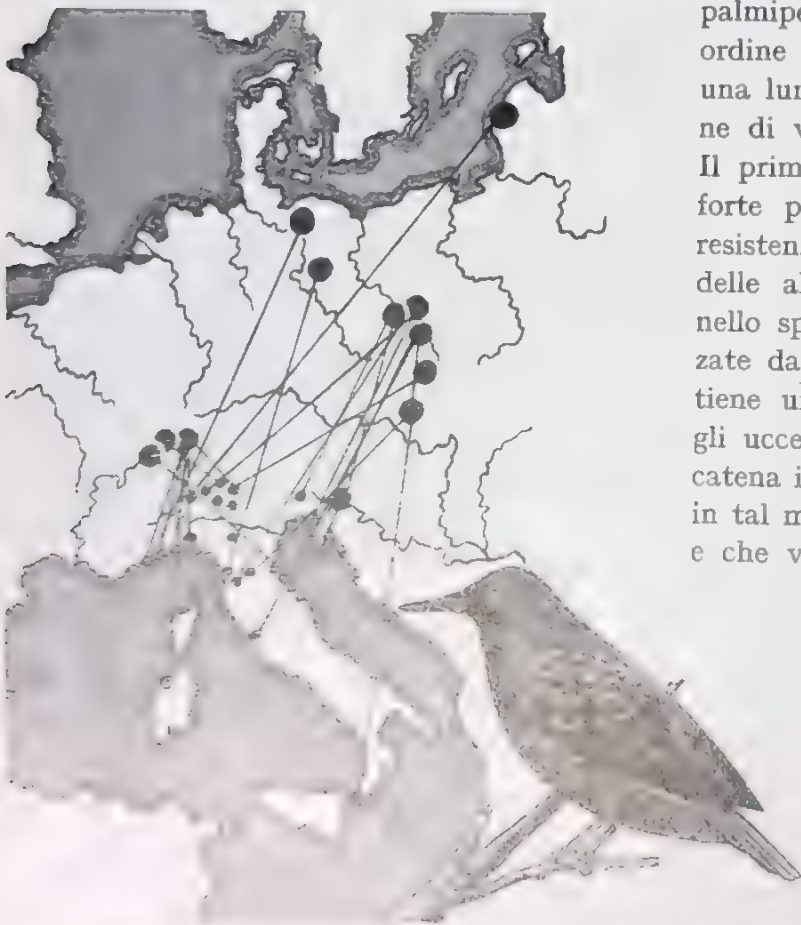
CIGNI IN VOLO DI MIGRAZIONE (DA UN DISEGNO DI RADEL DUGMORE).

no state precedute da altre loro compagne, la cui presenza fu accertata presso Novara e Pavia. Mi mancano fino a questo momento ulteriori informazioni; ad ogni modo l'esperimento ha dimostrato come delle cicogne cresciute nell'Europa orientale, che costantemente migrano verso sud-est, portate

verso occidente nella zona in cui le cicogne migrano verso sud-ovest, di fronte a queste due forze che agiscono ad angolo, l'una ereditaria (sud - est), l'altra ambientale (sud-ovest) obbediscano alla legge fisica seguendo la direzione della *risultante* di queste due forze, che tende verso sud.

È noto che specialmente i trampolieri e i palmipedi tengono durante le migrazioni un ordine ben determinato, o mantenendosi in una lunga linea obliqua rispetto alla direzione di volo, o schierandosi ad angolo acuto. Il primo uccello del gruppo, di solito il più forte perchè gli tocca vincere la maggiore resistenza dell'aria, produce col movimento delle ali delle vibrazioni che si propagano nello spazio e che vengono raccolte e utilizzate dall'individuo che segue. Con ciò si ottiene una specie di accordo aereo che lega gli uccelli fra di loro come gli anelli di una catena invisibile. L'individuo più robusto può in tal modo aiutare il compagno che lo segue e che vola nella sua scia, utilizzando le vibrazioni d'aria a suo vantaggio.

Quando l'uccello della prima fila si sente stanco, eseguisce un movimento di fianco portandosi indietro e vien tosto sostituito dal secondo. Ecco la ragione, come hanno dimostrato le fotografie cinematografiche di Bengt Berg, delle migrazioni della gru dalla Lapponia al Nilo Bianco, per cui gli uccelli in linea di volo mostrano una posizione d'ali ognuno un po' di-



STAZIONI DI INANELLAMENTO.

versa da quello che precede e i battenti si succedono col medesimo ritmo in modo che gli uccelli assumono nello stesso punto uguale posizione di ali. Questa forma collettiva di lavoro serve a rendere meno faticoso il volo.

I gabbiani della Cecoslovacchia, nonostante il paese sia relativamente piccolo, migrano in direzione adrette opposta a seconda della latitudine del loro luogo di nidificazione, talora dalla stessa colonia si dipartono in direzioni quasi opposte. Così i gabbiani inanellati a Ceska Lipa nella Boemia settentrionale migrano, come ha dimostrato l'inanellamento, il 65% verso nord-ovest e il 35% verso sud. I gabbiani inanellati invece in Moravia, migrano tutti verso sud (Svizzera, Italia, Jugoslavia). Assai numerose sono le catture fatte in Italia di gabbiani inanellati; fra questi, degno di menzione un gabbiano catturato presso Ravenna nel 1930, inanellato nel Palatinato nell'anno 1914. L'anello più vecchio fu trovato su di un gabbiano argentato catturato l'anno scorso in Olanda, inanellato in Germania nel 1910.

Anche negli storni d'Europa abbiamo due



CATTURE DI ANELLI CENERINI IN ITALIA, INANELLATI NELLA STAZIONE ORNITOLOGICA DI BUDAPEST. (DA CATERINI).



LE VIE DI MIGRAZIONE DEI PETTIROSSI.

Queste vie mostrano la direzione a ventaglio verso sud-ovest. Dalla cartina inoltre si può vedere che i pettirossi inanellati ad Helgoland si portano per lo più nella Spagna e quelli inanellati a Rossitten, in Ungheria e in Italia. Una via di mezzo è scelta dai pettirossi inanellati nell'Assia e nel Baden, alcuni dei quali sono stati catturati in Sicilia e nell'Africa.

diverse linee di migrazione. La maggior parte di quelli che nidificano nella Germania settentrionale si sposta verso occidente e va a svernare lungo le coste della Manica, mentre invece gli stornelli che hanno avuto i natali nell'Europa centrale discendono verso mezzogiorno in direzione sud-ovest. Il Caterini però ritiene che gli storni che ci vengono dall'Europa centrale non valichino che ben raramente le Alpi; essi aggirerebbero invece questo imponente baluardo da oriente, giungendo per quella via nella pianura padana o sorvolando diagonalmente l'Adriatico per raggiungere l'Italia centrale o meridionale. Quelli invece provenienti dalla Svizzera si porterebbero in Provenza e di lì in Liguria, dove abbiamo frequenti catture di stornelli inanellati. Tale supposizione ha però bisogno di venire confermata da altre catture fatte lungo questo percorso.

Anche le linee di migrazione del pettirosso tendono marcatamente da nord a sud-ovest. Questo uccello sverna frequentemente nelle



CATTURE DI RONDINI (« HIRUNDO RUSTICA ») INANELLATE IN STAZIONI GERMANICHE.

isole del Mediterraneo. Per mezzo dell'inanellamento si è constatato che molti pettirossi tornano nell'estate nei luoghi ove sono nati. Notevole il fatto che un pettirosso, catturato nel 1930 in provincia di Bergamo, era stato inanellato a Rossitten nel 1920.

Un altro piccolo silvano, il codirosso, giunge a noi in autunno dalla regione carpatica ove ha nidificato; buona parte dello stormo si reca a svernare in Africa. Un suo prossimo parente invece, il codirosso spazzacamino, oltre che seguire le linee di migrazione nord-ovest, come il precedente, si dirige anche verso oriente attraversando i Balcani e l'Asia Minore.

Curiose sono le osservazioni fatte sul senso di orientamento di un altro bellissimo silvano: il pettazzurro. Giovani pettazzurri nati nel circondario di Potsdam, vicino a Berlino, dopo essere stati inanellati e rimessi in libertà in una località della Baviera, a più di quattrocento chilometri di distanza, non furono più visti nella loro patria, cosa del resto facilmente comprensibile; quel che invece meno facilmente si capisce, è come dei pettazzurri inziani lasciati liberi singolarmente in giorni diversi, nello stesso luogo dei precedenti, non stati catturati a Potsdam 17 giorni dopo che erano stati messi in libertà!

La maggior parte degli uccelli segue adunque le linee di migrazione verso sud-ovest, come si può vedere ad esempio nelle catture

tante tappe. Se durante queste traversate gli stormi migranti, specialmente quelli composti di uccelli di piccole dimensioni, sono colti da violente raffiche temporalesche, ben pochi riescono a toccare terra.

Un Comandante della Marina Britannica, Lines, così descrive uno di questi incidenti durante un suo viaggio dall'isola di Creta a Malta: « Partito il mattino alle sette con un bel sole, senza vento, con mare calmo, durante la navigazione il tempo si era andato cambiando, il cielo s'era abbuiato e nel pomeriggio su tutto l'orizzonte imperversavano temporali. Poco dopo cominciò un numeroso arrivo di uccelli. Apparve da prima un lupo; lo seguirono tosto quattro gruccioni e, verso le sedici, un fitto stormo di penuti si abbattè sulla nave. Era composto di ballerine, di pettirossi, di tortore e di culbianchi. Mentre gli uni, affranti, si posavano senza esitare sulle sartie e sul ponte, altri giravano intorno alla nave, incerti. Qualcuno fu poi trovato morto nelle barche di salvataggio. Un'ora dopo giungevano le rondini che dimostrarono subito una grande dimestichezza, non curandosi affatto delle persone; una di esse, posatasi sul berretto di un ufficiale che passeggiava sul ponte, vi si era addormentata, destandosi appena un momento quando l'ufficiale aveva posato il berretto sopra un sedile, poscia aveva proseguito il son-

in Italia degli aironi cenerini inanellati a Budapest (v. cart. a pag. 455); e si ritiene, come già aveva indicato il Martorelli in sul principio di questo secolo, che ciò si debba alla deviazione determinata dal movimento di rotazione della Terra. È stato inoltre rilevato che la massa degli uccelli migranti che procedendo da Nord-Est raggiunge la regione del Mediterraneo, attraversa questo mare nei tratti di minor estensione e in quelli dove si trovano numerose isole che rappresentano altret-



GLI « ASSI » DEI TRASMIGRATORI.

Il piviere orientale si porta dall'Alasca alle Isole Hawaii e dal Labrador fino alle « pampas » argentine. Il piviere siberiano dalla Manciuria emigra fino alla Nuova Zelanda. Il falco cuculo dalla Siberia, sua patria, va a svernare nell'Africa meridionale.

no! Intanto era apparso anche uno sparviero, e dopo si erano visti giungere abbondanti pigliamosche, i quali si erano posati sulla nave penetrando fin nelle cabine: uno, giunto sfinito, fu rinvenuto qualche giorno dopo, ormai disfatto, sotto la tavola da pranzo! Ufficiali e marinai s'erano industriati per trovar modo di nutrire tutti questi ospiti improvvisati, ma inutilmente, perchè per la maggior parte erano insettivori e quindi ben pochi si adattarono a beccare minuti avanzi di cucina ».

Il Comandante sezionò lo stomaco di alcuni di questi uccelletti e trovò che tutti lo avevano vuoto. Esaminò pure l'apparato digerente di qualche dozzina di esemplari che si erano rinvenuti morti qua e là pel bastimento e trovò che i loro organi interni erano rattrappiti, secchi e anneriti.

In occasione della catastrofe che nel settembre del 1931 costò la vita a migliaia di rondini, molti furono salvate trasportandole in Italia per mezzo di aeroplani, dopo averle inanellate. Molte ritornarono la primavera successiva in Germania. Specialmente presso Rosenheim, in Baviera, su buon numero di rondini ritornate coi primi tepori della buona stagione è stato scorto il cerchietto metallico che contraddistingue d'ora

in poi le rondini salvate dai velivoli. Per mezzo dell'inanellamento si è potuto anche constatare che, mentre le rondini anziane tornano a nidificare nel medesimo posto, le giovani evitano il luogo dove son nate, stabilendosi però nelle vicinanze. In quattro casi fu inoltre accertato che la stessa coppia era ritornata nel medesimo posto. Per mezzo di questo eccezionale inanellamento si è potuto fare un po' di luce sulle linee di migrazione delle rondini, che seguono, come la maggior parte degli uccelli, la direzione sud-ovest. Una rondine inanellata in giugno nella Germania centrale veniva catturata a Tunisi nell'ottobre dello stesso anno. Due altre, nate in quell'anno nella Germania settentrionale, furono prese nel febbraio dell'anno successivo, una sulla Costa d'Oro e un'altra nel Camerun britannico. Una rondine inanellata nell'estate del 1931 in Olanda fu catturata due mesi dopo in un'isola dell'Arcipelago del Capo Verde.

Ma gli « assi » dei trasmigratori li troviamo in alcune specie asiatiche ed americane. Così è stato accertato che il piviere orientale, un parente del nostro piviere dorato, si porta dall'Alasca alle isole Hawaii e dal Labrador — sorvolando l'Atlantico — fino alle Pampas argentine. Al suo ritorno, in primave-

ra, segue una linea più rasente al continente infilando poi la valle del Mississippi. Il piviere siberiano batte il *record* della distanza portandosi dalla Manciuria, attraverso il Giappone e l'Australia, fino alla Nuova Zelanda. Il falco cuculo, all'opposto, dalla Siberia dove nidifica, passa nell'India, ove una parte del branco sverna: il grosso della comitiva però, attraversa l'Oceano Indiano e raggiunge l'Africa meridionale.

Già dissi nel mio precedente articolo come, per merito precipuo del prof. A. Ghigi dell'Università di Bologna e — riparo ora ad un'involontaria dimenticanza — del Comitato ornitologico venatorio di Milano, sieno state istituite anche in Italia delle stazioni di innellamento ove si seguono con vivo interesse e con una attiva collaborazione gli studi sulle migrazioni degli uccelli.

Ai primi osservatori ornitologici se ne sono aggiunti l'anno scorso dei nuovi, eretti con Decreto ministeriale, e precisamente uno alla Mésola (Ferrara), uno a Pisa e il terzo a Perugia.

Nonostante il breve tempo dacchè si attende anche in Italia, con criterio scientifico, allo studio delle migrazioni dei pennuti, il dott. Duse, direttore dell'osservatorio del Garda, poteva formulare alcune constatazioni che interessano la nostra Penisola, e precisamente: 1) che i migratori ritornano

la loro nidificazione nei loro luoghi natali che quasi tutti gli insettivori passano l'inverno nell'Italia settentrionale. Le masse dei piccoli uccelli migratori in autunno attraversano l'Italia settentrionale non hanno una certa relazione con quelli che vanno a dimorare nell'Italia centrale e meridionale regioni che ricevono il loro contingente silvani attraverso l'Adriatico e da una corrente costiera che non raggiunge la catena alpina.

È perciò scientificamente infondata la speranza che le masse migranti possano contribuire a ripopolare i luoghi disertati dagli uccelli stanziali. Più numerose e più accurate osservazioni verranno a mano a mano a dare maggior sviluppo a questi esperimenti di innellamento. Dovranno venir aumentati anche in Italia gli osservatori ornitologici per stabilire le grandi vie percorse dagli uccelli migranti per ogni zona e per ogni regione, favorendo e collaborando in queste ricerche internazionali il cui primato vien tenuto ora da altre nazioni.

Ricordiamo che il famoso ornitologo toscano Paolo Savi dettava un secolo addietro dei brevi appunti sulle migrazioni degli uccelli, appunti rimasti inediti fino a poco tempo fa, che potrebbero costituire il programma di studio per l'attuale generazione.

ALESSANDRO CANESTRINI



RADUNO DI RONDINI NELLE VIE DI BRESSANONE (FINE AGOSTO).

Tutti i lettori de « Le Vie d'Italia » possono provvedersi dell'

INDICE DECENNALE (1923 - 1932)

Un fascicolo di pag. 93, con l'indice degli articoli, quello degli Autori e quello per materie. Prezzo L. 3.— (Estero L. 3,50).



(fot. Leo Baehrendt, Merano)
IL MAGNIFICO RIPIANO DOVE SORGERÀ IL XIII CAMPEGGIO DEL T. C. I. - LA CHIESETTA, IL RIFUGIO DUX E UNA EX-BARACCA AUSTRIACA.

IL PIU' ALTO CAMPEGGIO DEL T. C. I.

Sarà quello che verrà attuato dal 23 luglio al 31 agosto prossimo in Val Martello, nel gruppo dell'Ortles-Cevedale, a 2264 metri.

Tutti sanno ormai che una delle manifestazioni ricorrente con normale vicenda e delle più simpatiche e gradite tra quelle che segnano l'attività del Sodalizio, è il Campeggio. Molti ancora sono quelli che non credono alla bellezza di questa forma di villeggiatura collettiva, accampata all'aperto, sana e semplice, in pieno contrasto con la natura; ma il loro numero va ogni anno diminuendo. Lo dimostra il fatto che l'esempio dato per primo dal Touring tredici anni or sono è stato seguito da molti, e ben presto i campeggi si sono moltiplicati nel nostro Paese, accrescendo il numero dei proseliti.

Il segreto di questo successo è da ricercarsi soprattutto nel fatto che i campeggi rappresentano tutto, uno dei modi più originali per conoscere il nostro Paese nei suoi angoli remoti e più belli, perchè essi

mettono il turista, come l'alpinista, a contatto intimo con la bellezza della natura nelle località meno frequentate e, per ragioni di carattere logistico, meno accessibili.

Ma c'è un altro grande requisito che concorre a fare dei Campeggi una villeggiatura ideale: è la vita che vi si conduce.

In tutti noi è vivo il desiderio di evadere, anche soltanto per poco tempo, dalle cerchie urbane, di isolarsi un po' dal mondo, almeno da quello che ci circonda per oltre undici mesi all'anno, e di cercare svago e riposo in una forma di villeggiatura che si riaccosti a modi primitivi di vita, in contrasto con l'esistenza solita, a tu per tu col sereno ambiente naturale. Il Campeggio del Touring offre tale possibilità.

Al termine di quello dello scorso anno, svolto ai piedi del Gran Paradiso, un partecipante fiorentino, nuovo agli attendamenti, ci scriveva: « Ho dovuto convincermi che l'eccezionalità dell'ambiente compie il miracolo — che in tante occasioni e località



(fol. Leo Bachrendt, Merano)
LA VAL MARTELLO VEDUTA DA SOPRA LA FRAZIONE LA VALLE.

non sarebbe avvenuto se non dopo giorni e settimane, forse mai — di sentirti così affiatati, così camerati, noi abituati alle tante e quotidiane meschinità della vita cittadina. Al Campeggio, il sentimento dell'amicizia se anche non si manifesta nella sua pienezza, trattandosi il più delle volte di conoscenze che, finito il Campeggio, ritroveremo forse soltanto l'anno successivo, lascia pur posto ad un cameratismo affettuoso, disinteressato, sincero, che trova indubbiamente la sua ragione d'essere nelle piccole privazioni che ciascuno di buon grado si è imposto e sull'attesa che, prima o poi, in molte occasioni gli altri si è spinti a chiedere al compagno di campeggio, non per necessità, ma per la mancanza dell'abitudine e per il piacere di sottostare

rispondere sempre con sincero e generoso interessamento». Questa del Socio fiorentino è una delle tante prove di amore per l'attendimento del Touring, quale è veramente capace di suscitare scintille gaie nelle creature più linconiche e slanci di umana e fratellina simpatia nelle più scontrose.

★★

Chi partecipa ai Campeggi del Touring? Gente di ogni parte d'Italia, di ogni ceto, di ogni età. Uomini e donne, giovani e anziani, studenti e professori, duri di famiglia, impiegati e professionisti: un miscuglio vario e multiforme, fuso nell'uniformità del regime della disciplina al campo. Anche le donne vi partecipano e sono sempre fra le più entusiaste, tanto che mentre nei primi anni le grandi tende mensurate ad esse erano soltanto due o tre ora sono quattro; e si dovrà aumentare. È un sintomo convincente che al Campeggio del Touring ci si trova bene. Il Campeggio è infatti dotato di molti conforti, come l'impianto per la luce elettrica, la tenda bagni, il barbiere, il bar, ecc. che, se non tolgono le più simpatiche attrattive della vita della tenda, rendono il soggiorno più piacevole a tutti.

Come è noto, tutte le tende del Campeggio sono a doppia parete, con intercapedine che preserva dai rigori del freddo come dall'eccessivo caldo; sono pavimentate di legno, il che assicura un alloggio sano e asciutto: sono aeree, luminose e di un aspetto quasi elegante nella loro semplicità. Ricordiamo che ogni tenda, divisa in parti da un tendone centrale, ha dieci tavolini ed ogni letto ha un soffice materasso di lana, due coperte di pelo di cammello ed un guanciale.

Il solo materiale d'impianto pesa circa 160 chili; per il suo trasporto occorrono due o tre vagoni, oppure sei autocarri, o centocinquanta muli.

★★

Nello di quest'anno, come abbiamo detto, sarà il più alto Campeggio fra quelli at-



(fot. Leo Bachrendt, Merano)

L'ALBERGO GIOVERETTO (M. 1832) NELLA V. MARTELLO (NELLO SFONDO IL MONTE CEVEDALE)

tuati dal Touring: sorgerà a 2264 metri. Da questa particolarità deriva innanzi tutto il grande vantaggio della maggiore vicinanza alle cime che fanno corona alla località scelta e, secondariamente, la possibilità di percorrere lunghi itinerari mantenendosi ad una quota notevolmente elevata, ciò che equivale a godere intensamente delle bellezze dell'alta montagna senza soverchio sforzo fisico.

Il XIII Campeggio sorgerà nel Gruppo dell'Ortles-Cevedale; ma il Touring non si è lasciato lusingare dalla notorietà delle sue vallate più colte e più frequentate, nè dalla facilità di trasporto del materiale, nè dalla vicinanza dei maggiori centri di rifornimento. Ha desiderato invece di offrire ai suoi Soci — non badando ai gravi ostacoli che si presentano — un Campeggio che si svolgesse, nel regno di un gruppo alpino fra i più ammirati, ma fosse fuori delle sue aree di grande movimento turistico e alpinistico, svelasse bellezze nuove, facesse conoscere una valle ancora negletta, permettesse di prendere contatto con una natura scevra di ogni banalità. E ha scelto la Val Martello, quella che offriva tutti questi requisiti.

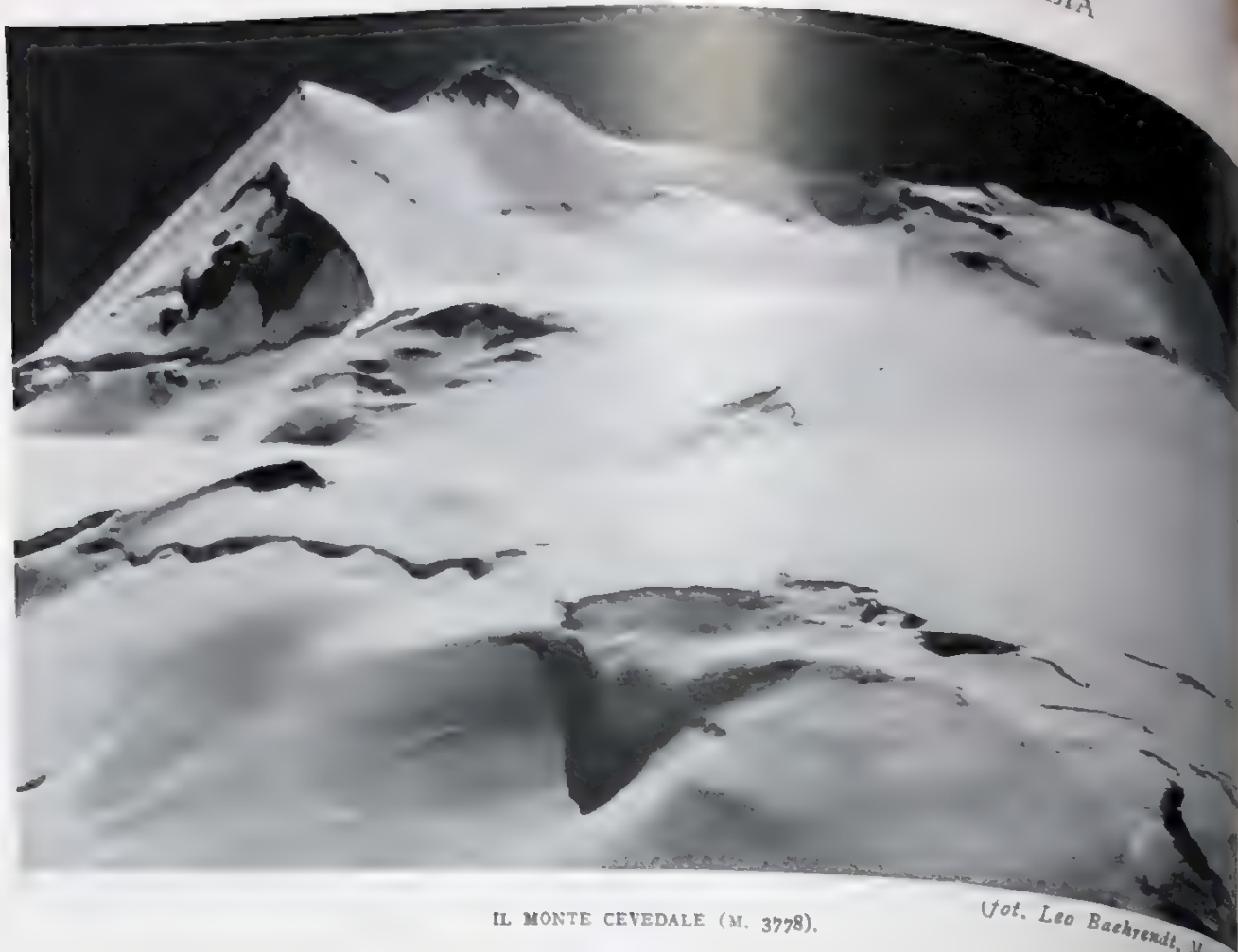
★ ★

Ci si accede generalmente in un rifugio

per pernottare e per compiere il giorno appresso l'ascensione progettata: anche nei passati attendamenti avveniva la stessa cosa quando la meta da raggiungere era lontana e in una sola giornata non era possibile far tutto.

Quest'anno innalzeremo le tende proprio a fianco di un rifugio, uno di quei confortevoli rifugi che la Sezione di Milano del Club Alpino Italiano ha disseminato con grande senso di opportunità in tutto il Gruppo dell'Ortles-Cevedale: il Rifugio Dux.

Vi si accede dalla Val Martello, che è una delle Valli laterali della Val Venosta e si apre in quest'ultima presso Coldrano: un paese a 660 metri, ad una trentina di chilometri da Merano, ad altrettanti da Trafoi e ad una quarantina da Solda, stazioni alpine — queste ultime — note a tutti. La ferrovia Merano-Malles e la strada nazionale dello Stelvio vi danno accesso. Attraversata la Val Venosta, qui alquanto larga, s'imbocca subito la vallata alpina che manda uno dei più importanti affluenti all'Adige. Fino al 1931 la strada della Val Martello si spingeva solo fino a Ganda, ultimo centro abitato a 1268 metri; il tratto fino all'Albergo Gioveretto (m. 1832) fu costruito soltanto tre anni fa, con scopi eminentemente turistici, riadattando una vecchia e malandata mulattiera.



IL MONTE CEVEDALE (M. 3778).

(Fot. Leo Bachrendt, Merano)

Il percorso lungo la valle è piacevolissi-



UNA CASCATA CHIACCHIERINA PRESSO IL ...

mo: tra le due quinte, costituite dai fianchi dell'ampia valle, coperti di boschi folti, appare al termine della strada, nella sua maestà imponente lo scenario del Cevedale sfavillante nel candore dei suoi ghiacciai, elevato nel cielo che col suo azzurro cupo sovrasta alle eccelse altitudini.

Dal piano del Gioveretto si prosegue a piedi per la mulattiera ampia e comoda che in due ore di cammino (indichiamo il tempo per i più.... contemplativi, perchè normalmente a superare i 436 metri di dislivello si impiega un'ora e mezzo) porta al Rifugio Dux, cioè al Campeggio. Eccoli tutto raccolto sul dosso verdeggianti, ottimamente protetto dai venti, guardato dal Rifugio quasi con incredulità e con una certa invidia, a far da gran signore sulla vallata, che di sotto si allunga a perdita di vista. Tutt'intorno sono i ghiacciai che scendono dalle alte vette formanti corona alla magnifica località.

Il III volume della Guida « Da Rifugio a Rifugio », del quale saranno muniti i nostri campeggianti, ci fornisce i seguenti dati: Rifugi raggiungibili dal Campeggio (veramente la Guida dice « dal Rifugio Dux », ma può considerarsi la stessa cosa data la loro stretta vicinanza), numero sei, e cioè il Canziani, il Brigioni, il Cevedale, il Casati, il Città di Milano, il Serristori; gite, escursioni, ascensio-



(F. I. Fränsel, Bolzano)

LA VISTA ESTREMA DELL'OPTIER (M. 3500) DALLA CRESTA DELLA TABARETTA

si fermano
avventare
ne si effi-
cettando

so diciannove, che possono
ntina comprendendo quelle
e dai rifugi suddetti per-
quante bastano per soddi-

sfare tutti i gusti e per adattarsi a tutte le
forze: dalla passeggiata fino ai ghiacciai (son
tanto vicini!), alle traversate ai rifugi, mete
facilissime e consentite anche ai modesti



IL RIFUGIO SERRISTORI COL MAGNIFICO SFONDO DELLA TRINITÀ ALPINA: GRAN ZEBRÙ (M. 3859), ZEBRÙ (M. 3740), M. ORTLES (M. 3899) (fot. Leo Baehrendt, Merano)

camminatori, alle grandi salite collettive al Cevedale (m. 3778), alla Cima Venezia (m. 3385) o alla Cima Madriccio (m. 3265) o a quelle, per piccole cordate d'alpinisti, al Grande e Piccolo Zembrù e all'Ortles.

Abbiamo detto che la Val Martello è poco frequentata; corre l'obbligo di precisare che questa valle è anzi pressochè sconosciuta ai nostri turisti, mentre molti sono gli stranieri che hanno per essa una predilezione; si può anzi dire — ma è un po' vergognoso per noi — che il Rifugio Dux sia per la maggior parte dell'anno esclusivamente frequentato da quelli. Cosa, questa, che se offre un'ottima riprova di quanto abbiamo detto elogiando la bellezza della valle e delle cime cui dà accesso, vale pure a renderci maggior

mente convinti dell'opportunità che anche i nostri alpinisti e turisti si rechino numerosi (e il Campeggio del Touring darà loro la migliore occasione di farlo) a conoscere e frequentare quelle magnifiche montagne.

★★

Ricordiamo ai Soci sciatori che il Cevedale è un campo estivo di sci di prim'ordine e che per trovare i campi di sci dal Campeggio non occorrerà compiere molta strada.

Ma di questo sarà detto più diffusamente nel programma del Campeggio, che tutti potranno richiedere al Touring, unendo alla richiesta un francobollo postale da 50 centesimi.

XIII CAMPEGGIO DEL TOURING

Quattro turni: 23-30 luglio, 1-8 agosto, 12-19 agosto, 23-31 agosto.

Quote d'iscrizione: Quota di 10 giorni, L. 240 - Quota di 10 giorni, L. 240

Riduzioni ferroviarie

0 % ai partecipanti.



PALAZZO BARBERINI - LA FACCIATA, DI LORENZO BERNINI

(fot. Alinari)

GALLERIE D'ITALIA

IL PALAZZO E LA GALLERIA BARBERINI
A ROMA

Di certo interesse riuscirà ai lettori questo articolo sulla Galleria Barberini, che è dovuto alla penna di un valente conoscitore dei tesori conservati nelle grandi raccolte romane. Già da qualche anno le preziose opere d'arte del sontuoso Palazzo Borrominiano non erano più accessibili al pubblico, essendo sorta una vertenza fra i proprietari e il Ministero, causa derivata alla Galleria nella sua qualità di raccolta fidecommissaria. Per effetto di una recente convenzione, stipulata fra il Ministero della Educazione Nazionale e i Principi Borghese e Corsini, con l'approvazione del Consiglio dei Ministri, tali vincoli gravanti sulla raccolta sono stati tolti. Il provvedimento, nel mentre ha risolto pertanto il gravame della fidejussione sulla raccolta, ha assicurato allo Stato alcuni dei pregevoli dipinti facenti parte di questa grande Galleria romana.

In occasione della stipulazione i Principi Barberini hanno donato al Capo del Governo un gruppo di opere romane raffigurante la Roma Imperiale. Tutte le opere d'arte costituenti la raccolta sono sottoposte al gravame fidecommissario, vengono ora distinte in tre gruppi, e quelli di cui si è parlato comprendono le opere di piena e assoluta proprietà dello Stato italiano; il secondo gruppo comprende le opere di proprietà dei Principi Barberini e Corsini con facoltà di liberamente disporne; il terzo, infine, le opere riconosciute in piena proprietà di detti Principi che sono però sottoposte alla Legge sulle Antichità e Belle Arti.

Di proprietà dello Stato le seguenti opere: il famoso ritratto della Fornarina, attribuito a Raffaello; il ritratto di Beatrice Cenci di Guido Reni; il ritratto di Federico da Montefeltro di Piero della Francesca; il ritratto di S. Ambrogio, Pio II, Alberto Magno, che già adornavano lo studiolo del



FACCIATA POSTERIORE DEL PALAZZO BARBERINI (FRANCESCO BORROMINI)

(col. Alinari)

Duca di Montefeltro in Urbino; e infine alcune altre figure dipinte da un seguace di Giusto da Gand, che ugualmente si trovavano in origine nello studio urbinato. Sono in complesso 17 dipinti pregevolissimi.

Il gruppo delle opere riconosciute di assoluta proprietà dei Principi con libera facoltà di esportazione, comprende oltre cento pezzi tra dipinti, rami e mosaici, oltre a varie sculture, cippi, sarcofagi, ecc. Tra questi, il capolavoro del Dürer raffigurante « Gesù fra i dottori », la « Morte di Germanico » del Poussin, la « Santa Caterina » del Caravaggio, i due Brueghel, le « Storie sacre » attribuite a Fra Carnovale; nonchè altri dipinti del Bernini, di Solimena, di Rosa, del Domenichino, ecc. Il terzo nucleo di opere che, pur essendo riconosciute di proprietà dei Principi, restano sottoposte alla Legge sulle Antichità e Belle Arti, comprende 15 dipinti, costituiti per la maggior parte da opere di Pietro da Cortona, in celebrazione del Pontificato di Urbano VIII, e di Francesco Romanelli.

« **T**REMULA di baleni, accesa di porpora al sommo, libera in ciel, la grande casa dei Barberini » è come dice come d'Annunzio la vide nelle *Elegie Romane*, alta isola di antica potenza e di bellezza in Roma.

Che la fabbrica sia stata iniziata da Urbano VIII, intorno al 1628, o piuttosto da altri vogliono, nello stesso scorcio del secolo, il suo nipote Francesco Barberini, non ha stabilito e, d'altra parte, non consente di conoscere con esattezza.

Interessante è invece il constatare che

no e l'altro, Maffeo o Francesco, per costruirla e decorarla abbia chiamato i più celebri architetti romani del tempo — prima Carlo Maderno, che era tuttavia già vecchio e morì poco dopo, nel 1629, e poi Borromini, e finalmente quel Lorenzo Bernini « che l'uno e l'altro accercherà di nido » — affidando loro il compito di eseguire opera degna di Roma e del Pontificato, là su quel colle del Quirinale, nel suo declivio più alto e luminoso, dove dai Quirinali fu già gettato col « Capitolium vetus » il seme di Roma e dove gli imperatori avevano eretto il Circo di Flora.



(det. Alt. 271)

GALLERIA BARBERINI

GLORIA DEI BARBERINI E LE VIRTÙ DI URBANO VIII. AFFRESCO NEL SOFFITTO DEL SALONE (PIETRO DA CORTONA)

Francesco
tre innalza
corazione
neva quella

mini cominciò lui, e men-
turatura e studiava la de-
tonica della fronte, compo-
ta posteriore che dal giar-

dino appare quasi sospesa sulle ampie terrazze
gettate come un ponte sopra i grandi archi
d'ingresso, con corpi, avancorpi e aggetti e
colonne e pilastri e balconi e balaustre, il



GALLERIA BARBERINI - SATIRO SCUOLA DI MICHELANGIOLO

(fot. A. ...)

tutto di così ricca fantasia che in questa — e non « nei particolari scorretti », come ha avuto l'ardire di scrivere un antico storico d'arte — se ne riconosce subito l'autore. Al quale si deve anche il disegno decorativo delle due finestre che fiancheggiano il prospetto centrale, nonché l'armonioso scalone a chiocciola,



(fot. Alano ...)

GALLERIA BARBERINI - URBANO VIII BARBERINI (BERNINI)

imitato da quello di Bramante in Vaticano per la forma ovale simile all'altro del Longhi a Palazzo Borghese, che è tuttavia meno grandioso.

Il resto della fabbrica è dunque del Bernini, che succedette al Borromini; povero Borromini, così sensibile che dopo essere stato ferito nel suo orgoglio si trafisse addirittura con la spada. Ma il nuovo architetto, senza nulla toccare di quello che era stato fatto dall'altro, improntò subito del suo genio la facciata, che s'impose e si legò al resto con la semplicità possente dell'organismo.

Immaginate un imponente vestibolo a sette arcate, rette da quadrati pilastri di travertino, su cui poggiano mezze colonne arcate che si riducono poi verso l'interno a cinque, a tre, a due, a una e danno il passaggio ad un secondo vestibolo, dal quale, con un comparabile effetto prospettico, l'occhio raggiunge la grande statua dell'Apollo nel fondo del lontano giardino.

E, sopra il porticato, due piani ad archi ondali, con un grande balcone nel mezzo che arretrano dagli avancorpi delle due colonnazioni laterali, le quali costituiscono il vero palazzo, tanto sono lunghe e vaste. Opere architettoniche delle più belle del Bernini, solo per la maestosità della linea, e per la grazia dei motivi decorativi, e gli ornati, le maschere e scudi e corni d'abbondanza e api e api, le celebri api dello stemma Barberini, che sciamano dovunque e posano, ecc.



GALLERIA BARBERINI. - DIANA DORMIENTE (BERNINI)

(fot. Alinari)

su tutti i fregi e tutte le monofanature e la vecchia pietra rivestono di una mortale primavera

..

L'interno, dove il Bernini ha creato un'altra scala magnificamente squadrata intorno ad un grande vano nel quale ci si affaccia per colonne ed archi, quasi vince ancora per sontuosità l'esterno.

L'appartamento occupato dall'Ambasciata di Spagna è una parte di quello nobile del primo piano (tutto intero consterebbe di circa quaranta sale!) dov'erano le più preziose raccolte della celebre biblioteca di 60 mila volumi, ora in Vaticano, e la quadreria che, molto ridotta per le successive divisioni di eredità, è stata trasportata a pianoterra.

Ma anche negli appartamenti sono raccolte in copia tele e sculture, che si ammirano meno soltanto per le tele, penetrando nel gran salone, si rimane affascinati anzitutto dall'enorme volta fregiata da Pietro da Cortona, il capolavoro del virtuosismo pittorico del secolo XVII.

Su di una superficie arcuata di circa cinquecento metri quadrati, un affollamento, un aggrovigliamento fantasmagorico di figure tra cornici, festoni, medaglioni, rilievi, « tutte le personalità spiccate » (direbbe un cronista del cinema) della terra, pagane e cristiane non immaginabili antiche e moderne, simboliche o reali celebrare il trionfo della gloria di Urbano VIII. E vi risparmierei i soggetti dei cinque scomparti, se la descrizione delle allegorie, spiegate da un letterato del se-

colo, non fossero già di per sé gustosissime; « l'arma dei Barberini, nel centro, portata al cielo dalla Virtù teologale al cospetto della Provvidenza, circondata dal Tempo, dall'Eternità, e da altre simboliche divinità! ». E ancora « Minerva che fulmina i Titani » la « Religione e la Fede debellatrici della voluttà e del piacere », « Ercole che uccide le Arpie », con allegoria al castigo dei malvagi (sic!); e



(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - BUSTO IN TERRA COTTA DI DON MATTEO BARBERINI (XVI SECOLO).



DA CARAVAGGIO

L'ANGELO DA CARAVAGGIO

(fot. Alinari)

« la Chiesa e la Prudenza, accanto alla
na di Vulcano e alla Pace che chiama
pio di Giano »!

I temi sono dunque questi e ne po-
sere anche altri. Il pittore ha detto

volta vasta come un cielo e vi scaglia su
immagini della sua fantasia e i colori del-
la tavolozza con la stessa frenesia con la
da Minerva fa fulminare i Titani. Dav-
che si poteva parlare allora delle batta-



(*fol. Alinari*)

GALLERIA BARBERINI - SALOMONE (GIUSTO DA GAND)



(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - FEDERICO DUCA D'URBINO E SUO FIGLIO GABRIELLO (GIUSTO DA G.).

glie dell'arte! Ma battaglie da giganti.

E anche nelle altre sale, per necessità, tutto è grande: vi si incontrano colonne e vasche di marmo colorato e statue antiche e bassorilievi e urne e sarcofaghi, come nel salone delle statue, dove il marmo di un possente *Satiro* che ghigna sdraiato in riposo è

attribuito, niente di meno, che a Michelangelo, e dall'altro lato *Diana dormiente* di Bernini dorme il suo ininterrotto sonno sopra una tomba romana.

Attribuiti a Lorenzo Bernini si ammirano anche parecchi busti, uno dei quali, quello di Urbano VIII, è probabilmente del Maestro, mentre è interessantissimo l'altare di terracotta, che rappresenta Don Matteo Barberini Prefetto di Roma, per la viva energia del tocco che è rimasto nella modellatura. Sulle pareti i cartoni degli arazzi Barberini (i Barberini crearono una fabbrica di arazzi alla metà del '600), e quadri e ritratti di ogni specie, quasi tutti del XVII e XVIII secolo. Da ricordarsi particolarmente fra gli altri una *S. Caterina* di Michelangelo da Caravaggio.

★★

La Galleria, attualmente chiusa e che con la recente convenzione è passata in parte allo Stato, non è numerosa di opere, ma ha universale rinomanza anche nel gran pubblico, specie per alcuni quadri famosi.

...i come quel *ritratto di Beatrice Cenci* di Guido Reni, che ha fatto sempre lagrimare, non si sa se per la pietà, per lo sdegno o per la bellezza, i turisti sentimentali. E se è probabile che non si tratti della bella sventurata Beatrice Cenci, ma rappresenti la mezza figura di una Sibilla, non vi è invece nes-



(fot. Alinari)



(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - LA SACRA FAMIGLIA (ANDREA DEL SARTO).

suna ragione plausibile per toglierla a Guido Reni e darla ad un altro Guido, il Cagnacci come alcuni critici vogliono.

Anche l'altro celebre ritratto, quello della *Fornarina* di Raffaello, è stato soggetto di infinite ricerche e di molte controversie. Si tratta come è noto del ritratto della figlia di un fornaio di Trastevere, che aveva la bottega all'inizio di via della Lungara non lontano dalla Farnesina, ove ora ha sede l'Accademia d'Italia. Raffaello avrebbe amato la bella trasteverina verso il 1510. La si trova raffigurata nell'affresco della stanza di S. Eusebio, nell'Incendio di Borgo, nella Trasfigurazione. Al braccio destro in alto si vede un braccialetto in ismalto con un rubino.

tati sono, in un pittoresco miscuglio di età e di paesi, Salomone, S. Ambrogio, Mosè, S. Gregorio Magno, Bartolo, Euclide, Petrarca, Boezio, Omero, Scoto, Alberto Magno, Cicerone, Pio II, Ippocrate.

Giusto di Gand era un pittore fiammingo vissuto alla corte dei Montefeltro dal 1466 al 1475; ma in alcuni di questi ritratti e precisamente in quelli di S. Ambrogio, Scoto e Ippocrate si vuol vedere la mano di un aiuto che sarebbe stato Giovanni Santi. Altri critici ritengono che vi abbia collaborato anche Melozzo da Forlì. A quest'ultimo è infatti attribuito nella Galleria, il grande e interessantissimo ritratto di *Federico e Guidobaldo da Montefeltro* che, viceversa, può es-

lettere d'oro « Raphael Urbino ».

È l'originale del divino Maestro o, come altri credono, una replica di Giulio Romano dall'originale perduto? Questo è il problema; ma è in fondo problema ozioso e forse insolubile. Comunque forse si può affermare che le poche copie che esistono sono molto lontane dalla bellezza e profondità di questo quadro che tuttavia ha sofferto di numerosi restauri.

Dal punto di vista della storia dell'arte il gruppo più importante di pitture è invece costituito da undici ritratti di Giusto di Gand, che adornavano un tempo la biblioteca del Palazzo Ducale di Urbino. Un'altra parte della serie è passata dalla Galleria Sciarra (appunto divisione familiare dei Barberini-Sciarra-Colonna) al Museo del Louvre. I

personaggi rappresen-



(Det. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - GESÙ CHE DISPUTA COI DOTTORI (ALBERTO DÜRER).

sere dello stesso Gusto di Gand e risente infatti, nella sua ricchezza di particolari, di tutta la minuziosità di un fiammingo, aggettata dall'evidente influsso di Piero della Francesca. Anche questo quadro fu trasportato dal palazzo di Urbino, dove adornava una cappella nel 1630. Il duca Federico è rappresentato con la sua moglie in un ritratto di Piero della Francesca, agli Uffizi, mentre un ritratto di Guidobaldo, di mano di Giovanni Santi, si trova alla Galleria Colonna in Roma (1).

Altri due quadri meritatamente famosi che si richiamano al ciclo della Francesca vanno comunemente attribuiti all'attribuzione di Fra Carnevale, appellato anche s'identifica con Bartolomeo Corradino della Corradina di Urbino, architetto e pittore, allievo di Pietro e maestro in pittura secondo il Vasari, del Bra-

mante. Adolfo Venturi che ha illustrato ed esaltato nei suoi scritti quest'artista, gli ha tolto nella « Storia della Pittura Italiana », come inferiori al suo valore i due quadri della Galleria Barberini, che pure egli aveva anteriormente riconosciuti contro altre attribuzioni, quale quella a Marco Zoppo del Crowe e Cavalcaselle, a Luciano Lauriani dello Schmarzow, a Scuola Ferrarese del Burckhardt. Non è qui il luogo di entrare nella discussione critica, che ho ricordato soprattutto per dimostrare l'interesse che hanno sempre esercitato i due dipinti, dove nelle ricche e fantasiose prospettive di una chiesa e di una casa si svolgono due scene che possono essere interpretate soggetto religioso come *Nascita della Vergine* e *Presentazione al tempio*. Ma, qualunque sia anche la loro significazione, essi costituiscono per la loro architettura come per i costumi, un importantissimo documento del secolo XV, e nell'ar-

Questo primo gruppo di opere è quello che è passato allo Stato



(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - RITRATTO DI PRINCIPESSA (BERNARDO STRIGHEL).

monica e pura bellezza della composizione e la chiarezza fredda del colore ci destano una impressione indimenticabile.

Una grande *Sacra famiglia* di Andrea del Sarto è una ben composta pittura, ma scarsa di sentimento, che si può assegnare agli ultimi anni del maestro, forse alla stessa epoca dell'affresco di San Salvi a Firenze. Ne esiste una replica al Museo del Prado, un'altra a Londra; alcuni disegni si trovano all'Albertina a Vienna.

Un ritratto muliebre, noto col titolo di *Schiavona*, attribuito in catalogo al Tiziano, è invece stato considerato da Crowe e Cavalcaselle, per i primi, come opera di Palma il Vecchio nel suo grande periodo, quello del-

la *Santa Barbara* a S. Maria Formosa. Tuttavia il Morelli lo dà a Pietro della Vecchia, altri lo attribuiscono a scuola del Palma del Tiziano. È un son- tuoso ritratto decorativo di una schiava orientale che fu l'amante di un doge; i molti e cattivi restauri rendono più arduo il riconoscimento dell'autore, che con tutta probabilità è il Palma.

Assegnata in catalogo al Rondinello è una *Madonna e Bambino*, più probabilmente replica di una tavola originale di Giovanni Bellini al quale è molto vicina. A Francesco Francia è data una *Madonna e Bambino con S. Giovanni*, ma si tratta di attribuzione incerta; mentre un'altra *Madonna con S. Giovanni e Santo* può essere considerata di Jacopo Boatteri, seguace del Francia. Di Francesco Carotto, che ha dipinto in Verona nella

prima metà del sec. XVI, è una *Madonna*, opera molto pregevole della sua gioventù. Una *Madonna* di Lorenzo Costa, firmata, può essere assegnata al suo periodo Mantovano. Attribuita a Scuola del Correggio è una *Orazione nell'orto*, interessante opera di Francesco del Cairo. Un *Eremita* del Guercino appartiene al suo più largo e ricco periodo.

Del Bronzino è un bel *ritratto d'uomo*; un ritratto di donna che gli è pure attribuito, è ora considerato piuttosto come opera molto vicina a Sebastiano del Piombo, sia per l'influenza sia per la grandiosità del modello.

Scipione Pulzone ha un *ritratto di Lucrezia Cenci*, suocera di Beatrice, e di questo non



(det. Alinari)

LA GALLERIA BARBERINI - LA MORTE DI GERMANICO (N. POUSSIN).

nesso in dubbio nè il personaggio nè l'au-
 tore. Fra altre opere di scuola italiana, ricor-
 do un *Sacrificio di*
Fetto da Cortona,
 un *S. Caterina* ed
 un *Estasi di S. Tere-*
 sa composizioni quat-
 rono accademiche di
 Andrea Pozzo che
 pure era audace e no-
 nostante. E ancora
 un *Orazione* nel
 dipinto a stucco del
 Correggio e che è un
 vero opera di
 scuola del Cairo
 ma del Guercino
 fatto dormire in
 Sando Rendi
 mento di affre-
 m noto e più
 se per la gra-
 zia, molto
 intriso, visto
 dalla casa del

turchino del cielo che fa da fondo. Una *Mad-*
dalena ed un *Adamo e Eva* sono due tele del



(det. Alinari)

LA GALLERIA BARBERINI - UNA SUPPLICANTE (SCULTURA GRECA).



(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - RITRATTO DELLA FIGLIA (MENGS)

Pomaranche; una pallida S. Cecilia fra vive tonalità rosso ed azzurre è attribuita a Giovanni Lanfranco, mentre il Venturi la vuole del Cerano. Benedetto Luti è rappresentato da un' *Apparizione di una Beata a naufraghi*, violenta di atteggiamenti e contrastata da forti chiaroscuri, mentre di Domenico Feti è un prezioso quadretto: *Santa che lega un demone* (nel catalogo è dato a Cristofaro Alori).

..

Fra le scuole straniere un quadro del Dürer, *Gesù fra i dottori* ha sempre suscitato l'interesse dei visitatori, anche perchè oltre il monogramma del maestro porta la data del 1506 e le parole: «opus quinque dierum». Sarebbe stato dunque dipinto in ... ni e precisamente a Venezia. Se ... allora di moda i records, sapremo ... che il Dürer ne ha battuto uno ... interessante il groviglio delle ... tori: ve ne è un disegno all'Al...

na, che possiede anche il disegno per la testa di Gesù.

Un ritratto di *Enrichetta di Francia*, moglie di Carlo I d'Inghilterra è una delle numerose repliche del ritratto di Van Dyck (un tempo quelle repliche o copie erano distribuite in regalo alle Corti e agli amici quasi come si fa ora delle fotografie). Poi un *Ritratto di Principessa di Bernardo Strigel*; un *Paese* attribuito a Gaspard Poussin, (dove qualche critico vuol vedere invece Salvator Rosa per una esuberanza tutta meridionale di movimenti e di colore); una *Crocefissione* di Giuseppe Breughel dei Velluti, con tutte le sue smaltate preziosità coloristiche su di una atmosfera verde-azzurra. Di Pietro Breughel invece, o per lo meno molto vicino a lui, un *Villaggio e campagna invernale* con festose note di colore nei costumi contro bianchi e grigi del fondo.

Claudio Lorenese, delle cui luminose visioni della campagna Romana sono così ricche le gallerie private di Roma, è qui rappresentato da due piccole tele:

l'una *Castel Gandolfo*, visto nell'argentea trasparenza di uno di quei giorni trasognati di primavera che fanno ancora più vasti gli orizzonti del Lazio, e l'altra una *Marina*, calda invece di toni nelle rovine e negli alberi contro il cielo luminoso d'azzurro ed il turchino del mare. Il primo reca uno scritto sul retro: «Claudio fecit per papa Urbano»; il secondo è datato 1675.

E ancora un *San Girolamo* del Ribera, un *ritratto di Anna Colonna*, di Scuola Spagnola, due *Paesaggi* attribuiti a scuola del Vernet.

Il *ritrattino della figlia* di Raffaele Mengs, celebrato doppio capolavoro del padre, è uno dei quadri del quale esistono nel mondo più riproduzioni.

Infine Nicola Poussin (per concludere con una visione di storia romana), ha una *Morte Germanico* che a noi appare terribilmente teatrale, ma è comunque interessante sia come immaginazione storica del suo tempo, sia come precorritrice delle ricostruzioni neoclassiche delle quali abbondò, dopo più di un



GALLERIA BARBERINI - SARCOFAGO ROMANO CON RITRATTO DEI CONIUGI DEFUNTI E CON SEGNI DELLO ZODIACO.

scelo, la pittura francese.

La statua di una *Supplice*, di marmo pentelico, squisita scultura di Scuola attica e che è ritenuta replica romana di opera della giovinezza di Fidia, è una gemma dell'arte greca in mezzo alla raccolta di pitture del Rinascimento. E si ammira ancora un mosaico

romano, stato scoperto a Palestrina, feudo dei Barberini, mosaico rappresentante *Il ratto d'Europa*, che è probabilmente derivazione di una celebre pittura di Antiphilos, pittore greco contemporaneo di Apelle.

MICHELE DE BENEDETTI

TRE CROCIERE MEDITERRANEE

A complemento ed a parziale modifica di quanto è stato annunciato a pag. 342 dello scorso fascicolo, mentre confermiamo che i Soci del Touring che vorranno partecipare alle prime tre Crociere estive Mediterranee organizzate dalla Società di Navigazione « Italia-Consulic » godranno di notevoli riduzioni sulle quote d'iscrizione, annunziamo che ad essi praticherà pure una riduzione sulle quote di passaggio e sulle escursioni a terra anche la « Compagnia dei Vagoni Letto-Cook ». Tutte le informazioni relative potranno essere da noi fornite agli interessati che ce ne faranno richiesta, unendo francobollo postale da L. 0,50.

I programmi delle Crociere sono, in succinto, i seguenti:

- 1^a Crociera (1 agosto) - Trieste, Venezia, Stromboli, Palermo (con escurs. a Monreale), Tunisi (con escurs. a Cartagine), Tripoli (con escurs. a Leptis Magna), Rodi (e Terme di Calitea), Atene, Bocche di Cattaro, Spalato (con escurs. a Traù), Trieste.
- 2^a Crociera (11 agosto) - Trieste, Venezia, Siracusa, Rodi (con Calitea), Istanbul (con giro del Bosforo), Atene, Ragusa, Abbazia (con Fiume), Trieste.
- 3^a Crociera (12 sett.) - Trieste, Atene, Istanbul, Yalta (escurs. facolt. a Livadia e Massandra), Varna (e facolt. al Castello di Euxinograd), Rodi (con Calitea), Cattaro, Trieste.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

I prezzi degli alberghi in Italia.

L'ENIT e la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, hanno curato anche quest'anno la pubblicazione dell'Annuario degli Alberghi Italiani, contenente, com'è noto, i prezzi denunciati dai vari esercenti in base alla legge del 16 maggio 1932.

L'Annuario è racchiuso in una semplice copertina, e posto in vendita a L. 3 il volume. All'Estero esso viene distribuito gratuitamente.

Quello uscito ora, corrisponde alla prima edizione; ha cioè valore fino al mese di maggio, allorchè sarà aggiornato con i nuovi dati che gli esercizi trasmetteranno, in osservanza alle superiori disposizioni impartite. *Gli albergatori non potranno esigere prezzi superiori a quelli denunciati.* Le eventuali trasgressioni saranno punite con un'ammenda, oltre il rimborso dell'importo pagato in più dal viaggiatore.

Gli albergatori sono tenuti inoltre a tenere esposto in luogo visibile l'elenco completo delle camere di cui l'esercizio dispone con la indicazione, per ciascuna di esse, del numero dei letti e dei prezzi stagionali che dovranno essere compresi entro i limiti di quelli risultanti dalla denuncia e stampati nell'Annuario.

Ad ogni viaggiatore che prende alloggio in un albergo dovrà essere consegnato un bollettino contenente il prezzo della camera o della pensione e l'indicazione che a tale prezzo sarà aggiunto soltanto il diritto fisso per il servizio e, qualora sia applicata nel comune, l'imposta di cura o di soggiorno.

Com'è noto, a decorrere dal 16 aprile u. s. tutti i prezzi delle camere indicati nell'Annuario dell'ENIT sono ridotti del 15 per cento. Con eguale decorrenza tutti i prezzi di pensione e dei singoli pasti indicati nell'Annuario stesso sono ridotti del 10 per cento.

Le istruzioni del Commissario del Turismo per i treni popolari.

Affinchè la felice e fortunata iniziativa del Regime, riesca sempre più gradita al pubblico, il Commissariato per il Turismo ha emanato fin d'ora opportune istruzioni agli enti turistici periferici, i quali giovandosi dell'esperienza già acquistata, addoppieranno gli sforzi intesi ad assicurare ai gitanti dei prossimi mesi, le più vantaggiose manifestazioni e le più adeguate ai servizi nelle diverse località di destinazione.

In particolare, il Commissariato stesso raccomanda agli enti periferici: 1) l'im-

mazioni così alle stazioni ferroviarie come nel centro delle località durante le ore di permanenza dei partecipanti ai treni popolari; 2) l'organizzazione di speciali manifestazioni e apposite mostre, intese a far conoscere e mettere in valore i prodotti tipici dell'agricoltura, delle industrie e dell'artigianato locale; 3) la predisposizione di brevi e attraenti itinerari di gite e di visite, non soltanto alle maggiori bellezze naturali ed artistiche, ma anche ai più importanti complessi industriali e alle maggiori opere pubbliche del Regime; 4) la preparazione e distribuzione del Regime festiva di succinte pubblicazioni contenenti programmi predisposti, e tutte le indicazioni utili e pratiche, atte a guidare gli ospiti durante la loro permanenza; 5) la scelta di persone idonee ad accompagnare i gruppi durante la visita ai più importanti complessi ed a farne un'efficace illustrazione; 6) la previa intesa, sotto gli auspici degli enti turistici locali, con i pubblici esercizi e con i commercianti, per una concorde disciplina e moderazione di prezzi, e l'organizzazione di adeguati controlli.

Gli enti turistici locali sono stati poi invitati ad inviare al Commissariato per il Turismo, prima dell'inizio della stagione di treni, apposita relazione con la indicazione delle provvidenze prese in attuazione delle direttive impartite; e successivamente, dopo ogni domenica o giornata festiva contemplata nel programma generale, un breve rapporto contenente i dati più importanti sull'afflusso e la permanenza dei gitanti.

Una pubblicazione dell'ENIT sulla «Direttissima», Bologna-Firenze.

In occasione dell'inaugurazione della «Direttissima» Bologna-Firenze, l'ENIT ha curato, in unione alle FF. SS., la pubblicazione di un opuscolo che ne reca una sobria ma precisa descrizione, cenni sulle vicende della sua costruzione, le caratteristiche tecniche, i vantaggi che ne conseguono al movimento, ecc.

L'opuscolo contiene anche un grafico del tracciato della nuova «Direttissima» e di quello della Porrettana, e un grafico che indica profili e lunghezze reali e virtuali delle due linee. Altri due nitidi grafici indicano dal canto loro le ore di percorso che si impiegavano nel 1922 e quelle che ora vengono impiegate, così nelle comunicazioni internazionali, come in quelle interne.

Completa la pubblicazione una tabella-orario dei treni Rapidi, Direttissimi e Diretti. Questo opuscolo dell'ENIT è stato edito nelle lingue italiana, francese e tedesca.

VITA DEL TOURING

Nel Consiglio del Touring.

S. E. il March. Giuseppe De Capitani Visconti e l'On. Avv. Carlo Bonardi, autenticissimi membri del Consiglio del Touring, nella recente ricostituzione della Presidenza del Senato del Regno furono chiamati rispettivamente alle alte funzioni di Vice-Presidente e di Segretario. E all'on. A. S. Benni, che da molti anni fa parte del nostro Consiglio, la nuova Camera dei Deputati ha affidato l'alto ufficio di Presidente della Giunta del Bilancio.

Ci sia permesso di manifestare la nostra viva compiacenza per l'insigne onore ad Essi attribuito; onore che, sia pure indirettamente, si riflette anche sulla nostra Istituzione.

Il XII Congresso Geografico Nazionale a Cagliari.

Onorato dalla presenza di S.A.R. il Duca d'Aosta, ha avuto luogo nello scorso aprile, sotto la presidenza di S.E. Corrado Zoli e con la partecipazione dei più eminenti cultori degli studi geografici, il XII Congresso Geografico Nazionale, il quale ha svolto i lavori e il ciclo delle proprie escursioni in Sardegna.

A detto Congresso il Touring Club Italiano era rappresentato in persona del suo Vice Presidente, Ing. Comm. Mario Bertarelli, il quale, secondo la gradevole tradizione ormai stabilita nella serie delle precedenti riunioni dei geografi italiani, ha tenuto una breve relazione sull'attività geografica del T.C.I. nel periodo intercorso fra l'XI e il XII Congresso, ossia nel quadriennio 1930-1933, presentando contemporaneamente una nota riccamente illustrata sull'argomento (1), da distribuire ai Congressisti; nota che costituisce una nuova puntata del periodico inventario morale intorno alla materia geografica trattata dal Sodalizio.

Nella sua relazione, il nostro Vice Presidente ha fatto notare come l'attività nel campo specifico si sia intensificata, atteso che, mentre nuove carte vengono ad aggiungersi alle precedenti, quelle anteriori non vengono abbandonate ma continuamente sono aggiornate e rinnovate, come accade appunto della notissima *Carta d'Italia al 250.000*, il rinno-

vamento della quale, con profonda e vasta revisione, è ora quasi compiuto.

Il Comm. Bertarelli ha ricordato poi la *Carta Aeronautica al 250.000*, pubblicata in collaborazione col R. Aero Club d'Italia, la stampa della quale è ultimata per i nove decimi, e la cui pubblicazione sarà completa entro l'anno corrente; — i cinque nuovi fogli della *Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000* (di cui si discorre in questo stesso fascicolo de « *Le Vie d'Italia* »), nonchè gli adattamenti a *carte sciistiche* di alcuni fogli precedentemente stampati; — ha annunziato inoltre la stampa, ormai in corso, dei primi fogli della nuova *Carta Automobilistica d'Italia al 200.000*, carta pratica e di facile lettura in corsa, e che contiene tutte e soltanto quelle indicazioni necessarie all'automobilista in rapporto alla maggior velocità che il mezzo meccanico di trasporto oggi permette di ottenere; — i primi tre fogli della *Carta d'Italia al 500.000*, (altri tre andarono in distribuzione con l'anno in corso) dove sono poste in particolare rilievo le strade di grande comunicazione, ma che costituisce — ad un tempo — una pratica carta generale d'Italia a colori, di somma evidenza e di facile lettura.

Il Comm. Bertarelli ha ricordato inoltre la quarta edizione dell'*Atlante Internazionale* e il quotidiano minuzioso lavoro di aggiornamento e di perfezionamento dell'opera esercitato dall'apposito ufficio sotto la guida di una Commissione composta di illustri geografi; lavoro ingente, che richiede mezzi proporzionati, ai quali il Touring non ha esitato a provvedere; — ha accennato al primo gruppo di 18 *Fascicoli di Commento all'Atlante* (ai quali altri 42 faranno seguito), formanti una serie di brevi monografie geografico-statistiche (1) e che, riuniti in un volume, formeranno una specie di prontuario geografico quale ancora l'Italia non possedeva.

Venendo a parlare dell'attività editoriale nel campo delle Guide, il Vice Presidente ha accennato al graduale rinnovamento della *Guida d'Italia*, di cui nel quadriennio ben nove volumi hanno avuto una nuova edizione; — ha detto delle nuove edizioni dei dieci volumi della *Guida d'Italia per gli Stranieri*; — dell'iniziata pubblicazione della *Guida dell'America Latina*, col primo volume dedicato all'Argentina, Paraguay, Uruguay, edito contemporaneamente in due edizioni, italiana e spagnuola.

(1) Detta nota, intitolata « *L'Attività Geografica del T. C. I. nel quadriennio 1930-1933* », edizione fuori commercio, è un elegante fascicolo di grande formato, con numerosi saggi cartografici in tavole e testo. Esso è, in via eccezionale, posto a disposizione dei nostri Soci al prezzo di L. 10 la copia (Italia e Colonie: L. 12). Le richieste devono essere dirette alla nostra Amministrazione.

(1) Dei *Fascicoli* e della loro funzione si è già parlato nella puntata di maggio di questa Rivista, alle pagg. 145 e segg. del Notiziario e in quella di gennaio dell'anno corrente, alle pagg. 62 e segg. del testo.



Nuovo

come il giorno che nasce

Come l'alba d'ogni nuovo giorno sempre si rinnova, così il Nuovo Mobiloil sempre si perfeziona per essere costantemente all'avanguardia del progresso dell'automobile. Le sue 6 protezioni: **viscosità, scorrevolezza, stabilità chimica, oleosità, minimi depositi carboniosi, nessuna gommosità**, si mantengono efficienti a qualunque regime di marcia.



Esigete sempre
recipienti sigillati

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

sempre nel campo delle Guide, ha ri-compiuto l'avvenuto completamento della collezione delle Guide dei Campi di Battaglia; la pubblicazione di due nuovi volumi della Guida da Rifugio a Rifugio, e l'accordo, stipulato nel 1933 fra il Touring e il C.A.I. per la pubblicazione della Guida dei Monti d'Italia, la cui trovata attualmente in corso di stampa nel volume «Alpi Marittime»).

La citata poi i volumi della collezione «L'Alpe», che possono considerarsi il commento iconografico della Guida; — i tre volumi della Guida Pratica ai luoghi di interesse turistico e di cura, apprezzatissima da turisti italiani e stranieri; — il completamento della Guida delle Strade di Grande Comunicazione; la pubblicazione della Guida Gastronomica d'Italia.

Nel campo degli Annuari richiamò l'avvenuta edizione completamente rifatta nel 1933 dell'Annuario Generale e, nel 1932, la pubblicazione dell'Annuario dell'Aeronautica, in collaborazione col R. Aero Club d'Italia. In questo dei periodici, dopo le Riviste già note e larghissimamente diffuse (*Le Vie d'Italia*, *Le Strade*, *L'Albergo in Italia*, *L'Alpe*), l'avvenuta trasformazione de «Le Vie d'Italia» e della «America Latina» nella nuova Rivista *Le Vie d'Italia e del Mondo*, che, pur non arrogandosi una funzione scientifica assoluta, con un chiaro testo e una ricchissima illustrazione, un utile compito di divulgazione geografica. Ricordò infine come da *Le Vie d'Italia* ebbe origine il volume *Le Alpi* del Prof. Sacco, variatissima e ricca illustrazione della morfologia e della geologia della catena alpina.

La lettura della relazione, lungamente applaudita, è stata seguita dalla votazione del seguente Ordine Giorno presentato dal Prof. Carlo Errera, della R. Università di Bologna e dai più eminenti suoi Colleghi che vollero associarsi al proponente:

Il XII Congresso Geografico Italiano, udita la Relazione dell'Ing. Mario Bertarelli sull'opera svolta dal Touring Club Italiano nel quadriennio — rileva con viva soddisfazione che il benemerito Ente continua nella sua indefessa attività a favore della diffusione della cultura geografica in Italia — rinnova ad esso il plauso già ripetutamente espresso nei Congressi precedenti — augura un sempre maggior consenso alla sua opera altamente nazionale.

Il Touring per i problemi attuali della viabilità ordinaria.

La «Commissione miglioramento strade» del Touring ha tenuto la sera del 10 aprile scorso la consueta riunione che si suole far cadere nel breve periodo della Fiera Campionaria affinché i membri della Commissione possano approfittare dell'occasione per una visita alla Fiera, sempre utilissima e graditissima. Secondo l'attuale ordinamento, fanno parte di detta Commissione tutti gli Ingegneri Capi degli Uffici Tecnici Provinciali e degli Uffici Tecnici Comunali per le Città capoluogo

di Provincia, taluni funzionari tecnici che coprono alte cariche e lasciarono poi il servizio attivo, nonché molte personalità notevoli della pubblica amministrazione, della cattedra, dell'industria, dello sport, particolarmente competenti in materia stradale. Le riunioni di questa Commissione riescono pertanto particolarmente rappresentative, e le questioni che sono portate in discussione vi trovano sempre una trattazione solida, competente, in piena aderenza con la realtà e le esigenze attuali d'ogni ordine. Le conclusioni che vi sono prese rappresentano quindi un positivo contributo alla soluzione delle più vive ed attuali questioni in materia stradale, che il Touring può in piena coscienza presentare e raccomandare alle Autorità competenti ed a quanti si occupano di detta materia. Questo preambolo non sembrerà eccessivo né intempestivo se lo riferiamo all'argomento trattato nell'ultima seduta della Commissione, cioè: «La recente riforma della Finanza Provinciale in relazione al servizio stradale affidato alle Provincie».

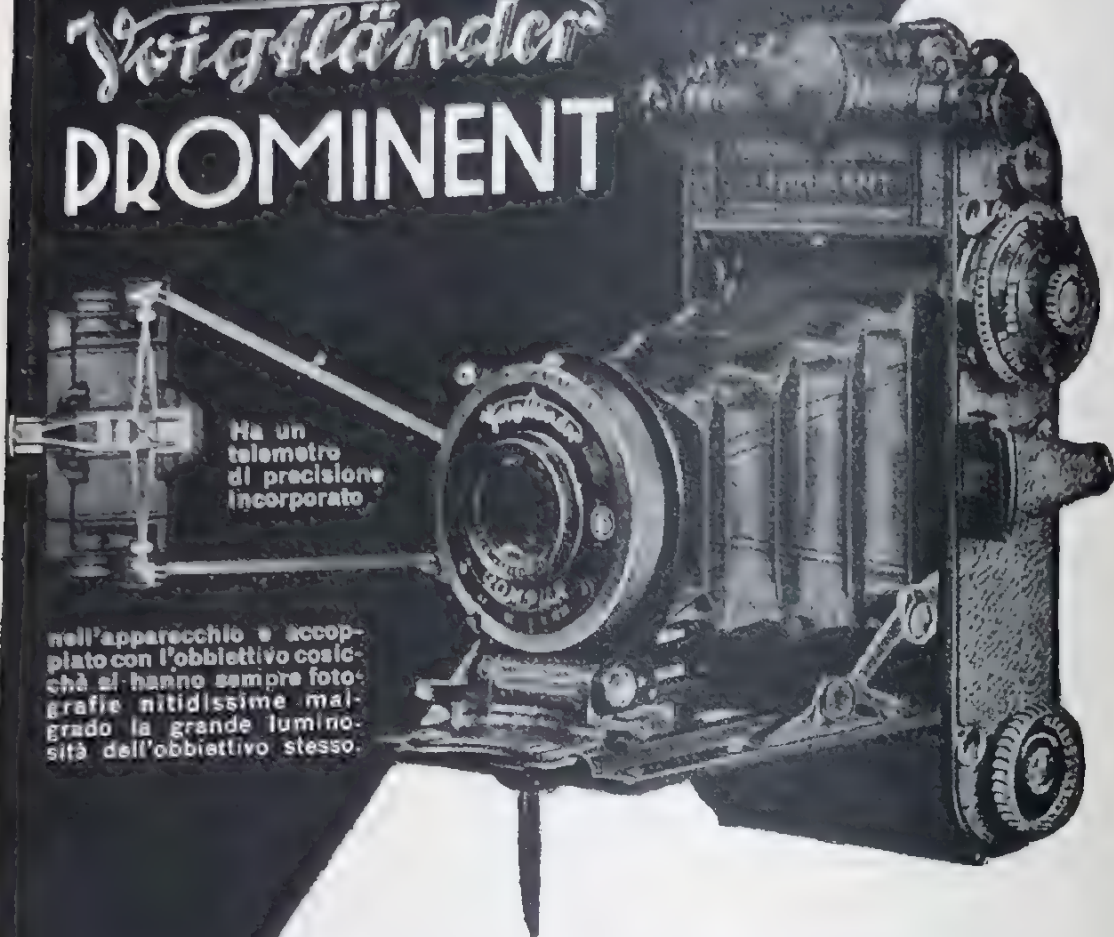
L'Ing. Vandone, Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. espose i termini attuali della questione, che si possono così riassumere:

«Le successive riforme apportate per legge in questi ultimi anni nel finanziamento delle Provincie hanno creato condizioni di bilancio disagiatissime per le amministrazioni provinciali, le quali devono provvedere con mezzi rigorosamente limitati a molti servizi le cui esigenze sono indeclinabili, cosicché le economie cui si trovano costrette vanno sempre a cadere sul solito capitolo del bilancio cui si attribuisce una certa elasticità, cioè sulla manutenzione stradale. Speciali istruzioni alle Prefetture impongono poi che queste facciano eliminare dai bilanci provinciali tutte le spese che abbiano carattere di perfezionamento dei servizi anche se «così detti urgenti». Inoltre sono rigorosamente limitate alle Provincie le possibilità di contrarre mutui, e vengono parificati ai mutui anche i contratti di durata superiore ai cinque anni. In queste condizioni le Provincie incontrano le più grandi difficoltà per procedere alla sistemazione delle proprie strade secondo le effettive esigenze della moderna circolazione, non più compatibile col vieto sistema del semplice macadam all'acqua senza il sussidio della cilindratura meccanica e senza la protezione d'un trattamento superficiale di catrame e di bitume. Lo stato di disordine in cui si trovano le massicciate di tante strade provinciali anche importanti è reso più evidente e più intollerabile dal confronto con le vicine strade statali che, grazie ai moderni metodi di manutenzione, sono state portate ad un alto grado di perfezione.

«La preoccupazione dell'Autorità tutoria, che questa trasformazione delle strade provinciali secondo la moderna tecnica abbia a rappresentare una spesa di lusso, incompatibile con la necessità della più stretta economia, è fondata sopra un equivoco e dovrebbe bastare il mettere la questione nei suoi esatti termini per eliminarlo. Effettivamente, il tra-

Un apparecchio fotografico ultra-perfezionato

IL
Voigtländer
PROMINENT



Ha un
telemetro
di precisione
incorporato

nell'apparecchio è accoppiato con l'obiettivo cosicché si hanno sempre fotografie nitidissime malgrado la grande luminosità dell'obiettivo stesso.

Richiedete
questo meraviglioso
PROMINENT
e la serie degli apparecchi

Voigtländer

presso tutti i buoni
rivenditori di articoli
fotografici, o domandate il catalogo gratuito al

RAPPRESENTANTE
PER L'ITALIA
CARLO RONZONI
Via Cappuccio, 16
MILANO

Perchè ultra perfezionato?

Perchè il PROMINENT:

- 1° - ha incorporato nell'apparecchio un telemetro ad oculare telescopico regolabile secondo la vista, accoppiato al dispositivo d'avanzamento dell'obiettivo per assicurare una messa a fuoco micrometricamente perfetta anche con l'apparecchio chiuso.
- 2° - possiede incorporato pure nell'apparecchio un esposimetro a visione, e con tre filtri di intensità differente, che dà il tempo esatto di posa per ciascuna apertura dell'obiettivo in rapporto alle condizioni di luce ed alla sensibilità della pellicola adoperata.
- 3° - è munito dell'obiettivo anastigmatico HELIAR 1:4,5 a 5 lenti di 105 mm. di fuoco, la cui rinomanza è riconosciuta in tutto il mondo. L'HELIAR è montato su otturatore COMPUR con autoscatto che dà posa e mezza posa e le istantanee alla velocità di un secondo, 1/2, 1/5, 1/10, 1/25, 1/50, 1/100, 1/250.
- 4° - può dare a volontà: sia 3 fotografie di cm. 6 x 9, sia 16 fotografie di mm. 43 x 55 con rulli 6 x 9 con la semplice applicazione di due mascherine d'acciaio le quali si trovano normalmente disposte sotto il coperchio posteriore.

Cosa può desiderare di meglio l'amatore anche il più esigente?

passo dall'uno all'altro metodo di manutenzione esige generalmente una spesa d'impianto non trascurabile, ma negli anni successivi le spese per la manutenzione ordinaria delle strade sistemate con un trattamento superficiale bituminoso si riducono in misura assai maggiore a quelle richieste per una manutenzione anche mediocre col sistema del macadam a acqua senza cilindatura; cosicchè se noi consideriamo le spese incontrate per la manutenzione di un chilometro di strada secondo il vecchio sistema durante un periodo di otto o dieci anni, ed immaginiamo la stessa somma messa a disposizione all'inizio di quello stesso periodo per la manutenzione di quello stesso chilometro di strada secondo i sistemi moderni, si può considerare come dimostrato dall'esperienza che quella somma basterà per uguale numero di anni, cosicchè i contribuenti non risentiranno durante quel periodo alcun maggiore aggravio dovuto alla trasformazione nei metodi della manutenzione stradale da parte delle Province.

L'unico ostacolo che oggi si oppone ad una libera attività delle Province in questo campo è da riconoscersi in quella disposizione di legge che parifica ai mutui i contratti ultravinquennali. Se quel limite di cinque anni fosse portato a dieci anni e se le Province fossero autorizzate a pagare i lavori di sistemazione iniziale delle strade mediante delegazioni a favore delle Imprese, scontabili facilmente presso gli Istituti di credito parastatali, si potrebbero trasformare migliaia di chilometri di cattive massicciate in belle strade bitumate senza alcun aggravio di maggiori imposte e con vantaggio grandissimo per la circolazione specialmente automobilistica. Basterebbe all'uopo superare un preconetto che non ha ragione di essere.

La discussione che seguì portò una valida documentazione di cifre alla tesi sovraesposta. Furono citati casi del più vivo interesse da parte di funzionari tecnici di Province d'ogni regione, che conseguirono risultati economici soddisfacentissimi sistemando a trattamento superficiale bituminoso alcune delle strade loro affidate. E vennero purtroppo a galla anche alcune riduzioni dei fondi assegnati all'ordinaria manutenzione così gravi da rendere pressochè impossibile il più modesto servizio.

Le conclusioni adottate a chiusura della nutrita discussione sono state così riassunte:

«In generale, quegli Uffici che hanno dato qualche sviluppo alle sistemazioni delle massicciate ed alle bitumature, escludono che il costo medio annuo chilometrico della manutenzione sia per questo aumentato.

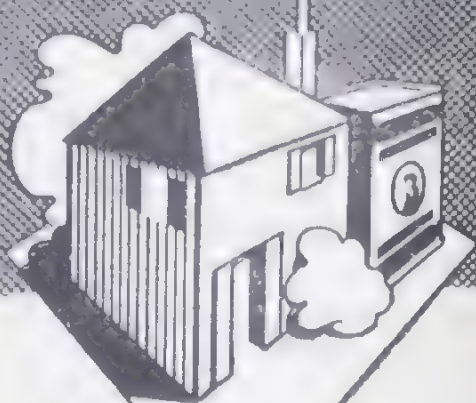
«Se si tratta di strade con traffico importante, è necessario premettere alla spalmatura superficiale la cilindatura; con che non si esclude che si possa tentare di omettere la cilindatura quando la massicciata abbia avuto in precedenza un lungo periodo d'ottima manutenzione.

«Con una buona sistemazione di partenza, sembra che le quote di manutenzione possano

ridursi a quote estremamente basse, salvo chè per alcuni casi eccezionalmente sfavorevoli rispetto al traffico, al clima od all'esposizione, ove può rendersi ogni anno necessaria una nuova spalmatura generale».

Come risulta da queste conclusioni la questione essenziale si riduce al diffondere la persuasione, tanto presso le Amministrazioni Provinciali quanto presso le Autorità tutorie, che il passaggio dal tradizionale al nuovo metodo di manutenzione delle strade non rappresenta punto un maggior aggravio pei contribuenti solo che si consideri un ciclo manutentivo di otto o dieci anni in luogo del ciclo annuale, il quale può sembrare comodo per la corrispondente semplificazione amministrativa, ma non risponde alla realtà se si vuol far luogo alla ormai indispensabile sistemazione di tanta parte delle nostre strade.

La riunione della Commissione ebbe questa volta un seguito che riuscì graditissimo e del più grande interesse per gli intervenuti, cioè un «Giro» automobilistico lungo un percorso di circa 800 chilometri, in parte su strade statali ed autostrade ma per la maggior parte lungo le strade provinciali, con l'itinerario: Milano - Cremona - Mantova - Rovigo - Padova - Venezia - Treviso - Bassano - Vicenza - Verona - Riva - Brescia - Milano. La comitiva, a bordo di due bellissimi autobus, compì il percorso in due giorni e mezzo, pernottando il giorno 21 a Padova ed il 22 a Riva, e si sciolse a Milano nel pomeriggio del giorno 23 dopo una visita all'Istituto Sperimentale Stradale, ove poté assistere ad alcune prove relative alle più recenti realizzazioni della tecnica sperimentale. La Commissione ebbe la gradita sorpresa d'un signorile lusinghiero ricevimento presso l'Amministrazione Provinciale di Mantova, ove ebbe l'onore di essere ricevuta dal Preside On. Avv. Gino Maffei, da S. E. il Prefetto Raffaele Montuori e dal Segretario Federale Comm. Sergio Pinotti. Per cortese interessamento del signor Preside, nonostante la giornata festiva e l'ora poco propizia, la Commissione poté anche visitare il palazzo Ducale sotto la personale guida del Direttore Dott. Clivio Cottafavi, che illustrò particolarmente le vicende dei celebri meravigliosi arazzi raffaelleschi. Sarebbe troppo lunga una esposizione delle tante cose vedute, di cui molte totalmente nuove alla maggior parte dei partecipanti alla comitiva, come l'Autostrada Padova-Mestre, il Ponte del Littorio sulla Laguna e la caratteristica Piazza Roma in Venezia, ove sorge la grandiosa autorimessa ed ove già sostano numerosissime autovetture pubbliche e private; la strada Gardesiana orientale — purtroppo resa difficile e di scarso rendimento per la mancata sistemazione d'un breve tronco in Provincia di Verona (tre milioni di spesa!) — e la magnifica Gardesana occidentale, che la Azienda Statale della Strada sta completando con la costruzione d'una variante di 4 chilometri fra Tormini e Salò; infine l'autostrada Brescia-Milano coi suoi magnifici ponti sull'Oglio, il Serio e l'Adda. Ma la Commissione non andava in giro col proposito principale



Un milione di famiglie
usa l'Olio d'Oliva

Dante

perché Puro di oliva e
di qualità superiore. —

*Si vende solo
in recipienti originali
in tutti i buoni negozi.*

GIACOMO COSTA fu A. Genova

ammirare le grandi recenti realizzazioni del Touring in fatto d'opere stradali, sibbene per rendersi conto delle condizioni generali della mobilità in una zona che gode da tempo della fama di possedere le più belle strade e le migliori condizioni in fatto di servizio stradale. E' superfluo accennare alle sistemazioni veramente perfette delle strade statali percorse: l'Ortola, la Padana Interiore e Superiore, la Piave, la Piave Inferiore, queste strade dà l'impressione di un padimento vivissimo ma non solamente un padimento nazionale. L'attuale in un vero senso d'orgoglio nazionale. L'attuale della comitiva era peraltro particolarmente diretta alle condizioni delle strade provinciali; e conviene riconoscere che, prendendo da certi trimenti, le condizioni delle strade provinciali percorse non hanno molto da invidiare alle condizioni del piano nazionale. La massima parte delle massicciate di queste provinciali è già mantenuta col sistema dei trattamenti superficiali bituminosi, dando fortunatamente le rispettive Provincie tutta la trasformazione dei sistemi manutentiva prima che si verificassero le recenti mutazioni della riforma fiscale.

E che dire della Provincia di Rovigo, la quale si è proposto tutto un programma di costruzione di nuove strade in sostituzione dell'attuale sistema stradale eccessivamente vizioso perchè legato al tortuoso andamento degli argini fluviali? Del resto, anche in queste regioni della Lombardia e del Veneto si ha tutta una scala di situazioni diverse per quantità e natura del traffico, per costo e metodo della manutenzione stradale, ed è particolarmente su questa varietà di casi che si è concentrato l'interessamento di tanti funzionari ed esperti di cose stradali traendone utilissime pratiche deduzioni. E' quindi proposito del Touring il ripetere ogni anno uno di questi «Giri», variandone opportunamente la zona, l'obiettivo, l'epoca, fermo tenendo il concetto che occupino non più di tre o quattro giorni, da utilizzarsi però intensivamente onde vedere in breve tempo quante cose più sia possibile che presentino comunque un interesse per la tecnica stradale sacrificando, in quanto necessario, le esigenze puramente turistiche per quanto ne sia imperioso il richiamo.

Si verrà così a formare, specialmente tra i funzionari tecnici delle Provincie e delle Città, una visione più ampia dei problemi comuni;

l'esperienza dei singoli verrà posta a disposizione di tutti in modo ben più efficace che non accada nei formali Congressi.

Aggiungiamo che quella personale dimestichezza che rapidamente si stabilisce, tra persone già avvicinate da ragioni professionali, in pochi giorni di vita comune crea vincoli di stima e di solidarietà altrettanto preziosi quanto graditi. E questo il sentimento che venne nella presente occasione calorosamente espresso all'indirizzo del Touring da quanti parteciparono al recente «Giro», insieme alla espressione del vivo desiderio che questo abbia a ripetersi ogni anno con le stesse caratteristiche dimostratesi all'atto pratico altrettanto opportune quanto a tutti bene accette.

L'esito del «Concorso Perugina» fra i presentatori del Socì annuali nel primo trimestre 1934.

Col 31 marzo u. s. si è chiuso il «Concorso Perugina» bandito dal Touring nello scorso dicembre e del quale venne data notizia nel fascicolo di gennaio di questa Rivista, alla pag. 3 del Notiziario sotto il titolo «Un dolce premio ai Propagandisti del T. C. I.». I concorrenti hanno oltrepassato il numero di 300. Purtroppo essi non hanno potuto essere tutti premiati perchè — come era detto nel Bando di Concorso — 50 erano i premi posti a disposizione del Touring dalla Ditta «La Perugina». Tali premi consistono in un'elegante confezione contenente un ricco assortimento dei migliori cioccolatini della rinomata Fabbrica di Perugia.

I 50 fortunati vincitori hanno ormai ricevuto il premio loro assegnato, che venne spedito direttamente al rispettivo domicilio per cura della Ditta stessa.

I primi classificati sono:

- il Rag. PAOLO ALMEDA, Console del T. C. I., Trieste, che ha presentato fra Annuali e Vitalizi 275 Soci;
- il Cap. ARNALDO TUZI, Console Militare, Torino, con 204 Soci;
- il Cap. GIUSEPPE PARISI, Console Militare, Tripoli, con 137 Soci;
- il Dott. GIUSEPPE LEIIZIA, Console, Genova, con 109 Soci;
- il sig. MARIO BERTINI, Console, Monterosso al Mare, con 92 Soci.

Seguono gli altri 45 con numero decrescente di Soci presentati. Il 50° premiato ne ha presentati 23.

Il Fascicolo di Giugno 1934-XII de

LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO

ha il seguente interessantissimo sommario: U. ADEMOLLO, *Polonia e Danzica*; L. FENAROLI, *Il Parco Nazionale Svizzero dell'Engadina*; M. VENTURINI, *La Madre delle Certose: la Grande Chartreuse di Grenoble*; M. DE AGOSTINI, *Nel paese delle foche*; G. CAPRA, *Nei paesi del Buddismo*; G. K. MENTASTI, *Le isole Hawaii*; A. M., *Pisa*, con tavole a colori.

Abbonamento annuo: Italia e Colonie L. 40,50; (Estero L. 65,50).
Abbonamento semestrale: L. 20,50 (Estero L. 33). — Un numero separato L. 5.



Portare la forza visiva dell'occhio oltre i confini della possibilità naturale è un ineguagliabile piacere. Non soltanto sui campi sportivi, ma ben anche durante le passeggiate, le gite automobilistiche, i viaggi in mare e le escursioni in montagna nel lieto periodo delle vacanze, il binocolo Zeiss procura ai nostri occhi un gradevolissimo diletto. Esso ci mette dinanzi quasi ad immediata vicinanza il rapace che volteggia nell'aria a vertiginose altezze, il timido scoiattolo che spunta in margine al bosco, la vela lontana che svanisce nell'azzurro. Ci porta d'un tratto sulle vette più eccelse e ci immerge nella riposante tranquillità di una valle silenziosa.

Prendete sempre con Voi, ovunque andate, il vostro binocolo Zeiss.

BINOCCOLI

Zeiss

IN VENDITA PRESSO
I NEGOZI D'OTTICA

— NUOVI PREZZI RIBASSATI —

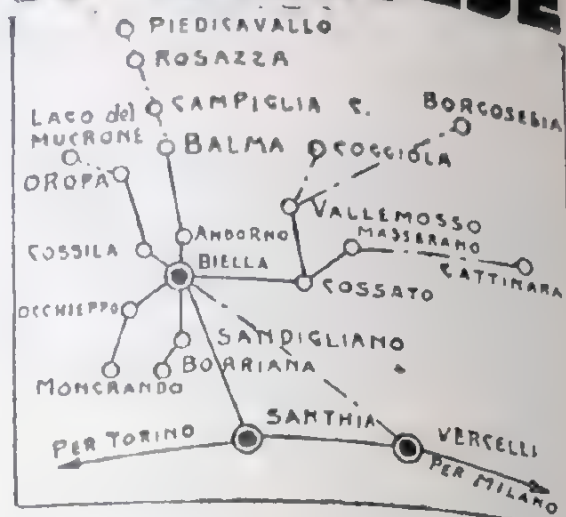
Catalogo illustrato "T 79" ed ogni desiderabile
schiarimento gratis e franco dietro richiesta a

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.
Telefono 88-618 - MILANO (2/19) - Corso Italia, 3

RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA DELLA CASA
CARL ZEISS - JENA



IL BIELLESE



COMUNICAZIONI FERROTRAMVIARIE ———
AUTOSERVIZI COINCIDENTI - - - - -
FUMIVIA - - - - -

Vallate delle Prealpi Biellesi

- Valle Strona :** Vallemosso - Mosso S. Maria - Croce-
mosso - Camandona
Valle Cervo : Andorno - Sagliano - Balma - Campiglia
- Rosazza - Piedicavallo.
Valle Oropa : Cossile - Favaro - Oropa - Mucrone -
(funivia da Oropa).
Valle Elvo : Occhieppo - Pollone - Sordevolo - Muz-
zano - Graglia.
Valle Osterla : Lessona - Masserano - Brusnengo.
Santuari (con Ospizi) : Oropa - Graglia - S. Giov. d'Andorno.
Stabilimenti Idrot. : Andorno - Graglia - Oropa.



NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Un autoservizio di gran turismo « Roma-Tivoli-Castelli Romani ».

A cura dell'Azienda Tramvie e Autobus del Governatorato di Roma è stato istituito un servizio automobilistico di gran turismo per la zona combinata di Tivoli e dei Castelli Romani. Le comode, spaziose autovetture, partendo da Roma (via Colonna Traiana), seguono il seguente itinerario: Tivoli, Frascati, Rocca di Genzano, Madonna del Tufo, Ariccia, Albano, Genzano, Albano, facendo poi ritorno a Roma al punto di partenza.

L'itinerario permette, mediante varie fermate, di visitare i più famosi monumenti d'arte, di storia e di natura come Villa Adriana, le Cascate di Tivoli, l'abbazia di Grottaferrata, ecc.; esso è illustrato da una piccola monografia nelle varie lingue (italiana, francese, inglese, spagnola, tedesca) con i dati principali e una cartina di orientamento. Il costo del biglietto per l'intero giro è di L. 80, compresa la colazione da consumare a Frascati in albergo; L. 65 senza la colazione. Sulla scorta si trova una guida polilingue, che fornisce le spiegazioni ai turisti durante lo svolgersi della visita.

La linea è esercitata per il periodo primavera-autunno (fino al 15 novembre), nei giorni di martedì e giovedì; nel periodo invernale, dal 16 novembre al 15 marzo, il solo martedì.

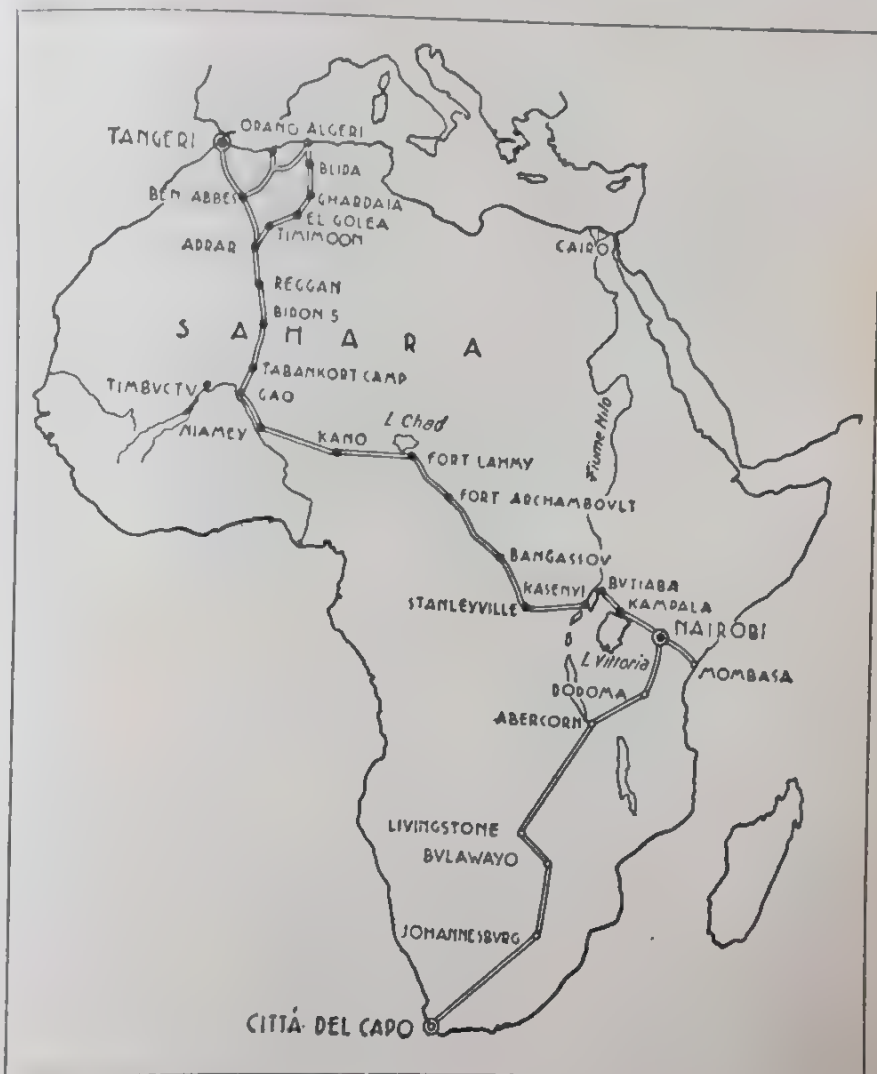
In relazione alle eventuali richieste del pubblico potranno essere effettuate corse in giorni diversi da quelli indicati. I biglietti a tariffa normale possono essere acquistati presso la biglietteria dell'Azienda in Piazza dei Cinquecento e presso le Agenzie autorizzate.

Quelli a prezzo ridotto (per le coppie di sposi, il viaggio di nozze, per i viaggiatori in possesso dello speciale biglietto ferroviario per la

visita alla Mostra della Rivoluzione Fascista) devono essere invece acquistati esclusivamente presso la biglietteria dell'Azienda.

La traversata del deserto di Sahara in automobile.

Non sono molti anni che l'attraversare il Sahara in automobile rappresentava una impresa d'eccezione, la quale esigeva l'impiego d'autoveicoli di tipo apposito, una preliminare preparazione assai onerosa, mentre impor-



L'ITINERARIO DEL « RAID » ATTRAVERSO L'AFRICA.

tava anche fatiche e rischi di carattere piuttosto eroico che non semplicemente sportivo.

Oggi invece è diventata una possibilità per chiunque, con l'impiego d'automobili comuni, senza particolari rischi nè eccessivi disagi. La penetrazione dell'automobilismo veramente non conosce limiti. Chi ne dubitasse, legga in *The Motor* (1) la descrizione di un viaggio

(1) *The Motor*, 13 marzo 1934: To Timbuktu by Car made easy.

Apparecchio

Formato cm. 6 x 6

12 pose di cm. 6 x 6 dalla pellicola
in rullo normale di cm. 6 x 9

Come lo mostra l'immagine, quest'apparecchio è veramente eccezionale sia per concezione che per costruzione. Esso risolve in modo originalissimo il problema del minimo volume, congiunto al formato di cm. 6 x 6 e al tipo reflex così richiesto ai nostri giorni da quanti desiderano vedere perfettamente inquadrata l'immagine del soggetto da fotografarsi.

La semplice pressione su un bottone di comando sposta in avanti tutta la parte anteriore dell'apparecchio, che porta i due obbiettivi e contiene il meccanismo reflex. A questo punto lo specchio riflettore è in grado di rimandare al vetro smerigliato, sotto l'occhio dell'osservatore, l'immagine del soggetto, nella esatta grandezza che risulterà poi nella negativa. Tale movimento si compie mediante spiegamento rapido, con precisione meccanica mirabile, mentre i robusti e ben congegnati tiranti assicurano all'assieme la massima solidità.

L'intero apparecchio armonizza in genialità, robustezza ed eleganza, cosicchè non è esagerato affermare che la Reflex Welta Perfekta è l'ultima parola dell'industria fotografica nel campo delle inventive destinate a rendere la fotografia artistica sempre più libera dagli ingombri d'ogni sorta. La Reflex Welta Perfekta è la più piccola reflex del formato 6 x 6 cm. attualmente a disposizione dei professionisti e dei dilettanti evoluti; è un apparecchio studiato con assidua cura e finito con perfezione in tutti i dettagli.

I due obbiettivi, quello per la visione reflex e quello che impressiona direttamente la pellicola, sono entrambi anastigmatici luminosi e corretti, e la leva di messa a fuoco li sposta entrambi contemporaneamente. Mettendo a fuoco con lo sguardo alla finestra reflex si ha pure sotto gli occhi la scala metrica delle distanze, sulla quale una lancetta indica la distanza del soggetto. Il sistema di carica e scarica della pellicola 6 x 9 cm. è analogo a quello notissimo che figura negli ultimi modelli Welta, e che non ha riscontro in alcun altro per rapidità e sicurezza. La pellicola viene mantenuta piana grazie a una lastrina interna di pressione. Un apposito contatore numerato da 1 a 12 indica le singole pose fatte, evitando qualunque errore, sovrapposizione, e simili. Ogni numero appare alla finestrella ed è visibile dall'alto. Caricata la pellicola e chiuso il dorso dell'apparecchio si deve girare il rocchetto, mediante il bottone filettato, finchè alla finestrella rossa appare il N. 1. Allora anche il contatore deve presentare il N. 1, e per metterlo in azione basta spingere verso la lettera E il bottoncino a sinistra dell'apparecchio, in alto. Spostandolo verso A si riporterà in qualunque momento la numerazione a 1.

Prezzi: Con Otturatore Compur e obbiettivo Trioplan Meyer	3,5	mirino Trioplan	3,5	75 mm.	L. 600 —
„ „ „ „ Xenar Schneider	3,8	„ Weltascope	3,8	75 „	700 —
„ „ „ „ Zeiss Tessar	3,8	„ „	3,8	75 „	800 —
				Borsa "pronta"	70 —

Dimensioni: cm. 16,5 x 8 x 6,5 **Peso:** gr. 920 circa **Corredo:** Manuale, istruzioni per l'uso, tabella di esposizione, scatto metallico

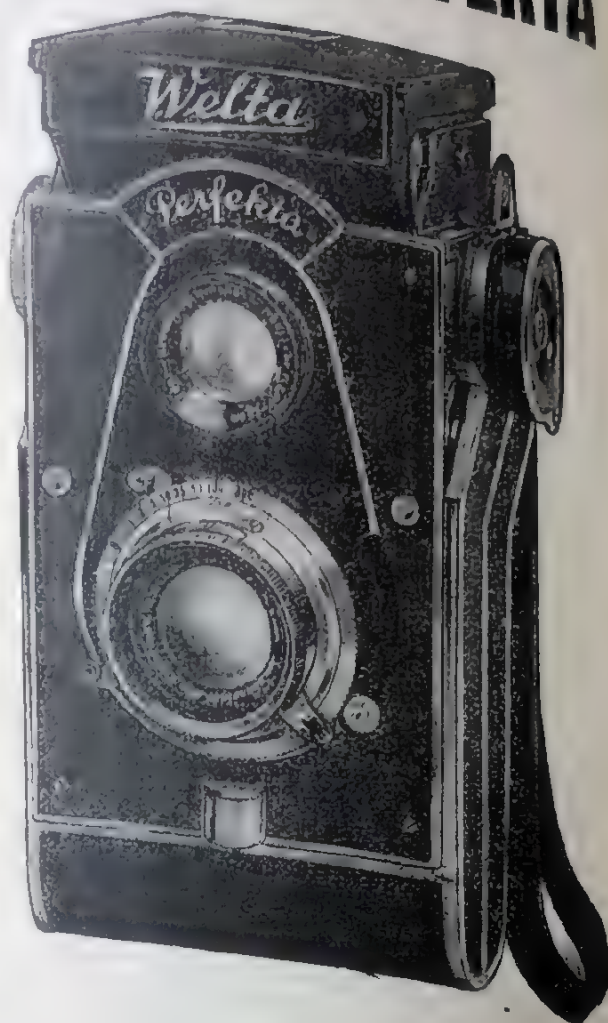
IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI RIVENDITORI DI FOTO
— CATALOGHI A RICHIESTA —

Rappresentanti per l'Italia e Colonie: **Soc. An. A-Z - Milano - Via Podgora, 11**

Capitale Sociale L. 500.000

Welta

REFLEX-PERFEKTA



costa Algerina all'Oceano Indiano, di cui diamo un riassunto:
Partendo da Algeri, si traversa la catena del deserto a Laghout. Di qui a Ghardaia la strada è praticabile solo nella stagione asciutta; da Ghardaia a Reggan si va per una ben deserta pista desertica marcata a regolari intervalli da bidoni vuoti. Si trovano alberghi e rifornimenti di benzina a El Golea (200 miglia), a Fort Mac Mahon (330 miglia), a Hammoun (470 miglia), ad Adrar (590 miglia) e a Reggan (600 miglia). Il viaggiatore, per un percorso che corrisponde a km. 1100, trova un albergo costruito dalla «Compagnia Transahariana», e qui si può ritirare l'automobile in rimessa e far provvista di benzina. Da Reggan a Gao si svolge, per 810 miglia, la parte meno agevole del percorso, ma la stessa Compagnia ha organizzato un servizio efficiente per superare le eccezionali difficoltà. Per la modesta somma di 800 franchi si tratta di una vettura leggera e di 1200 franchi per una pesante, la Compagnia mette a disposizione una guida che conosce ogni particolare del percorso, e provvede ai rifornimenti di benzina ed all'alloggiamento al termine delle tappe. Nel caso d'avarie, provvede anche all'automobile di soccorso. Si richiede in più un deposito di 2000 franchi per coprire le spese dei rifornimenti alle tappe, ed è fatto obbligo di portare una riserva di viveri e acqua sufficiente per un certo numero di giorni, in vista della possibilità di incidenti, che mettano l'automobile fuori servizio. Ma non appena l'automobile è partita da Reggan, ne viene dato segnale per radio alla stazione vicina, che viene designata come «Bidone 5», e se l'arrivo a questa tarda oltre un certo limite, parte senz'altro di qua una vettura di soccorso. Bisogna mettersi in viaggio assai per tempo onde coprire in giornata la distanza di 320 miglia tra Reggan e «Bidone 5», dove si trovano due autobus che servono per passarvi la notte. Qui si può far provvista di benzina, olio ed acqua. A distanza d'altre 220 miglia si trova la stazione di Tabankort Camp, e dopo altre 242 miglia si giunge a Gao. Qui si trova un altro albergo della Compagnia Transahariana, e qui finisce il servizio di pilotaggio. Da Gao la pista segue il fiume Niger fino a Niamey (298 miglia), dove si trovano alberghi e benzina; indi per ottima strada a Kano (270 miglia). Di qua a Fort Lahmy (150 miglia) occorrono parecchie traversate di fiumi su chiatte natanti; dopo altre 250 miglia si giunge a Fort Archambault, dove si trovano parecchi buoni alberghi. Di qui a Stanleyville ed a Mambassa (326 miglia) molti attraversamenti di fiumi su chiatte. Dopo altre 63 miglia si raggiunge Kasenyi sul Lago Alberto, che si attraversa con un battello il quale parte ogni secondo sabato ed impiega nel viaggio 15 ore. Si giunge così a Butiaba dove si riprende la strada per Kampala sul Lago Vittoria (buoni alberghi con rimesse), indi a Tororo (albergo e benzina) ed a Nairobi, ove si taglia la linea del viaggiatore e donde si rag-

giunge la costa dell'Oceano Indiano a Mombasa. Di qua alla costa Mediterranea corrono 5700 miglia (9200 chilometri). Non tutte le stagioni sono adatte per un simile viaggio, poichè la traversata del Sahara è impossibile da maggio a ottobre. Molte vetture leggere hanno già superato questa traversata, ed i soci della «Royal East African Automobile Association» compiono ora regolarmente questo viaggio con le loro macchine nell'uno e nell'altro senso.

Il vantaggio dei marchi registrati per chi si reca in Germania.

Il deprezzamento della valuta in numerosi paesi è un innegabile ostacolo al viaggiare. Ne fanno fede le statistiche ferroviarie e alberghiere. Né si può nulla obiettare a chi si rifiuta di vedersi falcidiare la propria valuta per muoversi in un paese la cui divisa sia sensibilmente più alta, come per esempio in Germania. Senonchè proprio per quanto riguarda questo paese il timore è infondato. Non tutti forse sanno che per il turista la valuta tedesca è assai meno alta di quanto non sia il suo valore d'acquisto in patria. Chiunque infatti intenda recarsi in Germania ha facoltà di acquistare marchi cosiddetti «registrati» a un prezzo notevolmente inferiore a quello ufficiale, il che gli permette di compensare perfettamente la perdita alla quale il deprezzamento della propria moneta lo esporrebbe.

La messa in corso di questa categoria di marchi è il risultato di accordi conclusi dal Reich sulla questione dei crediti congelati. Per quanto riguarda praticamente il viaggiatore, egli non ha che da richiedere tale valuta alla propria banca o a un ufficio autorizzato di viaggi i quali gli rilasceranno degli assegni. Una volta nel territorio del Reich questi assegni gli verranno commutati in valuta corrente che egli potrà adoperare per far fronte ad ogni spesa di soggiorno. Dovrà solo astenersi dal far acquisti di merci e dal portare i marchi registrati oltre il confine.

Le statistiche del turismo divenute obbligatorie negli alberghi e nelle pensioni svizzere.

In Svizzera è andata in vigore una legge per la quale tutti gli stabilimenti alberghieri che ricevono viaggiatori di passaggio o per soggiorni più o meno lunghi, dagli alberghi, case di cura, pensioni, sanatori, stabilimenti balneari, fino alle pensioni, case, asili, ecc., sono tenuti ad inviare il giorno 5 di ciascun mese informazioni esatte e complete (che dovranno però rimanere strettamente confidenziali), sul numero degli arrivi e dei pernottamenti, con l'indicazione del domicilio abituale dell'ospite sia all'Ufficio Federale di Statistica, sia all'Ufficio Cantonale, Comunale o Turistico designato.

Tutte le infrazioni a questa legge saranno punite con un'ammenda da 5 a 100 franchi svizzeri.



SERVIZI ESPRESSI ITALIANI

NORD AMERICA

REX (Italia)
 CONTE DI SAVOIA ›
 ROMA ›
 VULCANIA (Cosulich)
 SATURNIA ›

CENTRO AMERICA

SUD PACIFICO

VIRGILIO (Italia)
 ORAZIO ›

SUD AFRICA

GIULIO CESARE (Italia)
 DUILIO ›

SUD AMERICA

AUGUSTUS (Italia)
 CONTE GRANDE ›
 CONTE BIANCAMANO ›
 NEPTUNIA (Cosulich)
 OCEANIA ›

AMAZZONIA

AMAZZONIA (Cosulich)
 URANIA ›

AUSTRALIA

ESQUILINO (Italia)
 REMO ›
 ROMOLO ›
 VIMINALE ›

ITALIA

SOCIETÀ REX E COSULICH - LLOYD
 S.P.A. - RAPPRESENTANZA GENERALE
 GENOVA

COSULICH

SOCIETÀ
 TRIESTINA DI NAVIGAZIONE
 TRIESTE

NAVIGAZIONE

navi mercantili costruite in tutto il mondo nel 1933.

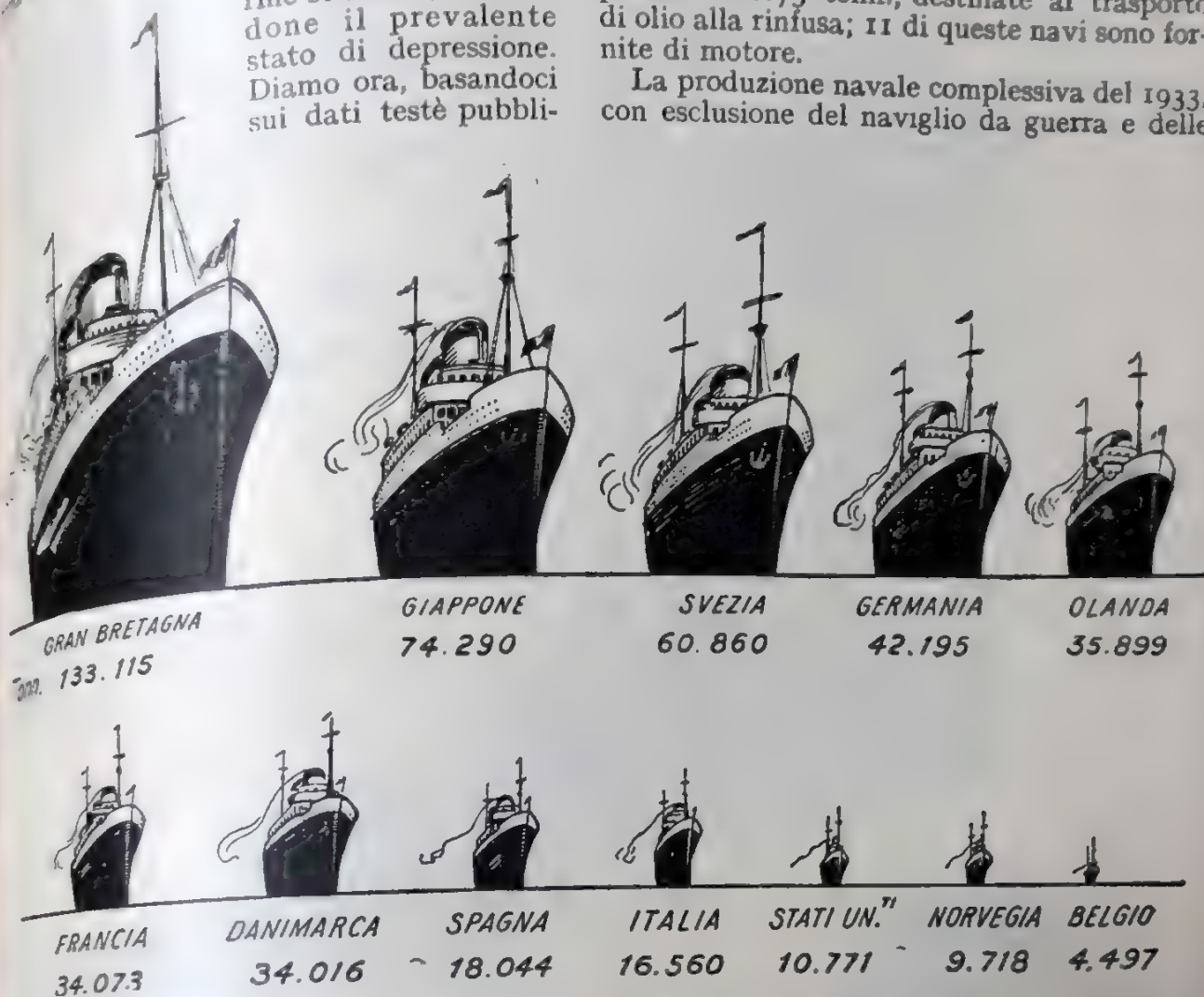
Nel nostro numero di febbraio, Ugo M. Cagnola illustrò la situazione della nostra Marina Mercantile durante lo scorso anno e diede un primo sguardo a quella di talune Marine straniere, rilevandone il prevalente stato di depressione. Diamo ora, basandoci sui dati testè publi-

Le navi dotate di motore a scoppio corrispondono a 337.821 tonn., di fronte a 268.690 tonn. del 1932, a 920.495 tonn. del 1931, a 1.582.994 tonn. del 1930.

Delle 330 unità varate in tutto il mondo nello scorso anno, 13 hanno una stazza fra le 4000 e le 6000 tonn.; 25 fra le 6000 e le 10.000; 4 soltanto superano le 10.000 tonn. ciascuna. Le due più grandi navi sono la motonave « Président Doumer » di 12.700 tonn., costruita in Francia, e la motonave « Marguerite Finaly » di 12.426 tonn., costruita in Italia.

Nel 1933 furono varate 12 unità per complessive 82.675 tonn., destinate al trasporto di olio alla rinfusa; 11 di queste navi sono fornite di motore.

La produzione navale complessiva del 1933, con esclusione del naviglio da guerra e delle



QUADRO DIMOSTRATIVO DALLE TONNELLATE DI NAVIGLIO MERCANTILE VARATE NEL 1933 DALLE PRINCIPALI NAZIONI MARINARE.

cati dal Lloyd's Register of Shipping, notizie più particolareggiate sulle costruzioni navali mercantili effettuate in tutto il mondo nel 1933.

La produzione complessiva (esclusa la Russia, per cui non si hanno notizie precise) è stata di 489.010 tonnellate, con una riduzione di 237.575 tonnellate in confronto al 1932. Si è raggiunta cioè la cifra più bassa che il Lloyd's Register abbia mai dovuto segnalare. Delle navi varate, 116 (complessivamente 141.738 tonn.) sono a vapore; di queste, 5 saranno sistemate con turbine e 9 avranno una combinazione di macchine alternative e turbine. Del tonnellaggio complessivo a vapore, circa 21.000 tonn. rappresentano piroscafi adatti al consumo di combustibile liquido.

navi mercantili di stazza lorda inferiore alle 100 tonn., è data dallo specchietto A e l'annessa illustrazione dimostrativa dà un'idea immediata delle costruzioni navali delle varie nazioni. Lo specchietto B mostra invece l'andamento delle costruzioni navali mercantili nei principali paesi del mondo dal 1900 al 1933. Il nostro diagramma dà una impressione visiva immediata di tale andamento, negli ultimi 20 anni, dal 1913 al 1933, mettendo in evidenza le fantastiche sproporzioni da nazione a nazione e da un anno all'altro. Come vedesi, il punto massimo è stato toccato dagli Stati Uniti nel 1919 con 3.579.826 tonn., dalle quali sono peraltro escluse le 495.559 tonn. delle navi costruite per i Grandi Laghi.

COGNAC

ITALIA

ENOTRIO

*"Nel nome la fragranza
la purezza la forza."*

F. RAMAZZOTTI-S.A.
MILANO

*Casa fondata
nel 1815*

PUBB. FIORETTI

nel 1931 il 31,1 per cento, nel 1930 il 51,2 per cento. Del tonnellaggio costruito nei cantieri britannici durante lo scorso anno, 121.038 tonn. erano per conto di armatori nazionali, 12.077 tonn. per conto di armatori di altri

A. - NAVI MERCANTILI VARATE NEL MONDO NEL 1933.

PAESI	PIROSCAFI		MOTONAVI		VELIERE E CHIATTE		TOTALE	
	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda
.....	—	—	5	4.497	—	—	5	4.497
.....	—	—	1	1.000	—	—	1	1.000
.....	8	13.129	11	20.887	—	—	19	34.016
.....	—	—	1	180	—	—	1	180
.....	1	143	5	987	—	—	6	1.130
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	4	8.862	9	2.596	—	—	13	11.458
.....	6	13.740	23	20.333	1	550	30	34.623
.....	4	2.045	39	40.150	—	—	43	42.195
.....	3	9.017	27	65.273	—	—	30	74.290
.....	46	30.928	11	20.858	9	1.809	66	53.595
.....	29	52.553	11	13.167	—	—	40	65.720
.....	—	—	2	13.800	—	—	2	13.800
.....	—	—	3	16.560	—	—	3	16.560
.....	5	6.883	2	2.835	—	—	7	9.718
.....	2	200	23	35.699	—	—	25	35.899
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	4	1.992	3	16.052	—	—	7	18.044
.....	2	2.066	3	1.607	9	7.098	14	10.771
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	—	—	—	—	—	—	—	—
.....	—	—	14	60.860	—	—	14	60.860
.....	—	—	1	275	—	—	1	275
.....	2	360	1	205	—	—	3	565
.....	116	141.638	195	337.821	19	9.457	330	489.016

100.000 tonn., raggiungendo una stazza globale di 133.115 tonn., che rappresenta il 51,2 per cento della produzione mondiale, nel 1932 la Gran Bretagna aveva dato il 31,2 per cento della produzione mondiale,

paesi (Brasile, Francia e Domini Britannici). La percentuale di tonnellaggio costruito nei cantieri britannici per armatori stranieri, che nel 1933 è stata del 9,1, era nel 1932 del 31,2; nel 1931 del 40,7; nel 1930 del 44.

B. - NUMERO E TONNELLAGGIO DELLE NAVI MERCANTILI, DI STAZZA LORDA DI 100 TONNELLATE ED OLTRE, VARATE NEI DIVERSI PAESI DEL MONDO NEL CORSO DEGLI ANNI 1913-1933.

Anno	Italia ¹		Belgio	Danimarca	Domini Britannici		Francia	Germania	Giappone	Gran Bret. e Irlanda	Norvegia	Olanda	Spagna	Stati Uniti d'America		Svezia	Altri Paesi	Totale	
	N.	Tonn.	N.	N.	N. ¹⁾	N. ²⁾	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N. ³⁾	N. ⁴⁾	N.	N.	N.	Tonn.
1913	38	50.356	5	31	77	14	89	162	152	688	74	95	12	182	23	25	17	1.750	3.332.882
1914	47	42.981	5	25	58	22	33	89	32	656	61	130	5	84	10	26	33	1.319	2.852.753
1915	3	22.132	5	23	27	4	6	(6)	26	327	59	120	5	76	8	27	5	743	1.211.638
1916	10	56.654	5	28	36	4	9	(6)	55	306	52	201	6	167	44	34	12	964	1.688.180
1917	11	38.906	5	23	8	25	6	(6)	104	286	44	146	10	266	60	34	17	1.112	2.937.786
1918	15	60.791	5	13	184	22	3	(6)	198	301	51	74	18	741	188	36	22	1.866	5.447.444
1919	32	82.713	2	46	235	28	34	(6)	133	612	82	100	41	852	199	53	34	2.483	7.144.549
1920	82	133.197	5	30	90	13	50	(6)	14	618	30	99	13	467	42	46	34	1.759	5.861.666
1921	86	170.948	3	37	49	5	65	242	43	426	35	98	11	167	7	27	78	1.379	4.356.843
1922	42	161.177	4	23	37	2	62	187	49	235	23	6	2	55	4	14	53	852	2.467.084
1923	41	66.523	5	24	41	3	27	109	44	222	48	35	7	69	14	10	22	71	1.643.181
1924	19	82.526	2	33	29	2	26	108	31	494	34	41	2	71	8	12	12	924	2.247.751
1925	31	142.046	3	21	47	4	35	121	23	342	48	47	1	94	7	17	14	855	2.193.444
1926	27	220.021	8	25	39	3	34	60	26	197	25	47	6	73	5	14	11	600	1.674.977
1927	25	101.076	8	20	24	5	22	15	19	371	12	68	5	58	8	18	34	82	2.285.679
1928	29	58.640	5	31	47	1	20	81	37	420	12	74	7	57	6	20	24	869	2.699.239
1929	32	71.497	4	34	47	3	16	85	40	489	51	77	8	59	4	29	34	1.012	2.793.210
1930	36	87.709	5	38	77	2	18	92	37	481	53	74	13	92	8	31	27	1.084	2.889.472
1931	33	165.048	7	30	31	—	22	58	42	148	20	99	11	55	2	20	18	596	1.617.115
1932	8	47.441	7	18	14	2	23	15	44	100	8	30	3	18	—	12	5	37	726.591
1933	3	16.560	5	19	20	—	29	43	30	108	7	25	7	14	—	14	6	330	489.016

¹ Nei Porti Marittimi. — ² Sui Laghi del Canada. — ³ Sulle Coste. — ⁴ Sui Grandi Laghi. — ⁵ Rapporti non completi per la Germania dal 1915 al 1920.

Oltre 50 anni...



... di
specializzazione
e di perfeziona-
mento nel
campo della
lubrificazione.

TOURING OIL

è il risultato di assidui studi e severi collaudi. Qualità continuamente perfezionate seguono il perfezionamento dei motori.

TOURING OIL

garantisce i migliori risultati di rendimento, economia e sicurezza.

Richiedeteci
"I Quaderni Foltzer"
per le vostre auto

1

S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER • GENOVA

TOURING OIL

Le 108 navi varate nei cantieri britannici lo scorso anno, soltanto 7 superarono le 10.000 tonnellate: la più grande è la motonave a vapore "Port Chalmers" di 8535 tonn. varata nel Tyne. Il tonnellaggio delle navi di motore a scoppio è di 47.825 tonn., corrispondente al 36,4 per cento del tonnellaggio complessivo a vapore e a motore. Esclusi le navi aventi meno di 500 tonn. di stazza media dei piroscafi varati nella Gran Bretagna e Irlanda è di 3731. tonnellate quella delle motonavi, di 3731. tonnellate, tenuto dal Giappone con secondo posto è tenuto dal Giappone con 54.422 del 1932, di fronte alle 151.272 del 1930. Il tonnellaggio a motore rappresenta l'87,9 per cento, comprese 27 motonavi per 62.273 tonnellate.

Al terzo posto è la Svezia con 60.860 tonn. di fronte alle 43.000 del 1932, alle 112.703 del 1931, alle 131.781 del 1930. Cinque unità di motonavi cisterna. Si tenga presente che 11 navi furono varate per conto di armatori stranieri.

In Germania furono varate 43 unità per complessive 42.195 tonnellate, corrispondenti alla quota più bassa registrata per questo Paese. La produzione del 1932 era di 80.799 tonnellate, quella del 1931 di 103.934, quella del 1930 di 245.557. Delle 43 unità costruite lo scorso anno, 39, per complessive 42.195 tonnellate, erano dotate di motore a scoppio.

Un aumento relativamente considerevole nei confronti del 1932 ha segnato la produzione del l'Olanda, che ha raggiunto, nel 1933, le 35.889 tonnellate di fronte alle 26.232 dell'anno precedente, il quale però segnava una notevolissima differenza nei confronti delle 120.296 tonnellate del 1931 e delle 153.072 del 1930. Anche nelle cifre del 1933 non è però compreso il tonnellaggio delle costruzioni destinate alla naviga-

zione fluviale, che raggiunge spesso una cifra considerevole.

La Francia ha costruito nel 1933 un complesso di 34.073 tonn. di fronte a 89.310 del 1932, a 103.419 del 1931, a 100.917 del 1930. Come abbiamo visto più sopra, vi è compresa la più grande nave varata nel mondo nello scorso anno. Ad eccezione di questa, il tonnellaggio a motore è composto prevalentemente da unità di piccola stazza.

Come l'Olanda, anche la Danimarca, pur nella modesta entità della sua produzione, ha segnato nel 1933 un aumento nei confronti dell'anno precedente: 34.016 tonn. nel 1933 di fronte a 22.413 nel 1932. Nel 1931 però il tonnellaggio varato ammontava a 125.974 e nel 1930 a 137.230.

Anche la Spagna ha segnato un piccolo aumento con 18.044 tonn. di fronte alle 11.132 tonn. del 1932 (1931, 1930, rispettivamente: 48.117 tonn. e 25.213 tonn.).

Una fortissima diminuzione si è avuta a registrare negli Stati Uniti d'America, che nel 1933 hanno prodotto 10.771 tonn. di naviglio mercantile di fronte alle 143.559 tonn. del 1932, alle 202.227 tonn. del 1931, alle

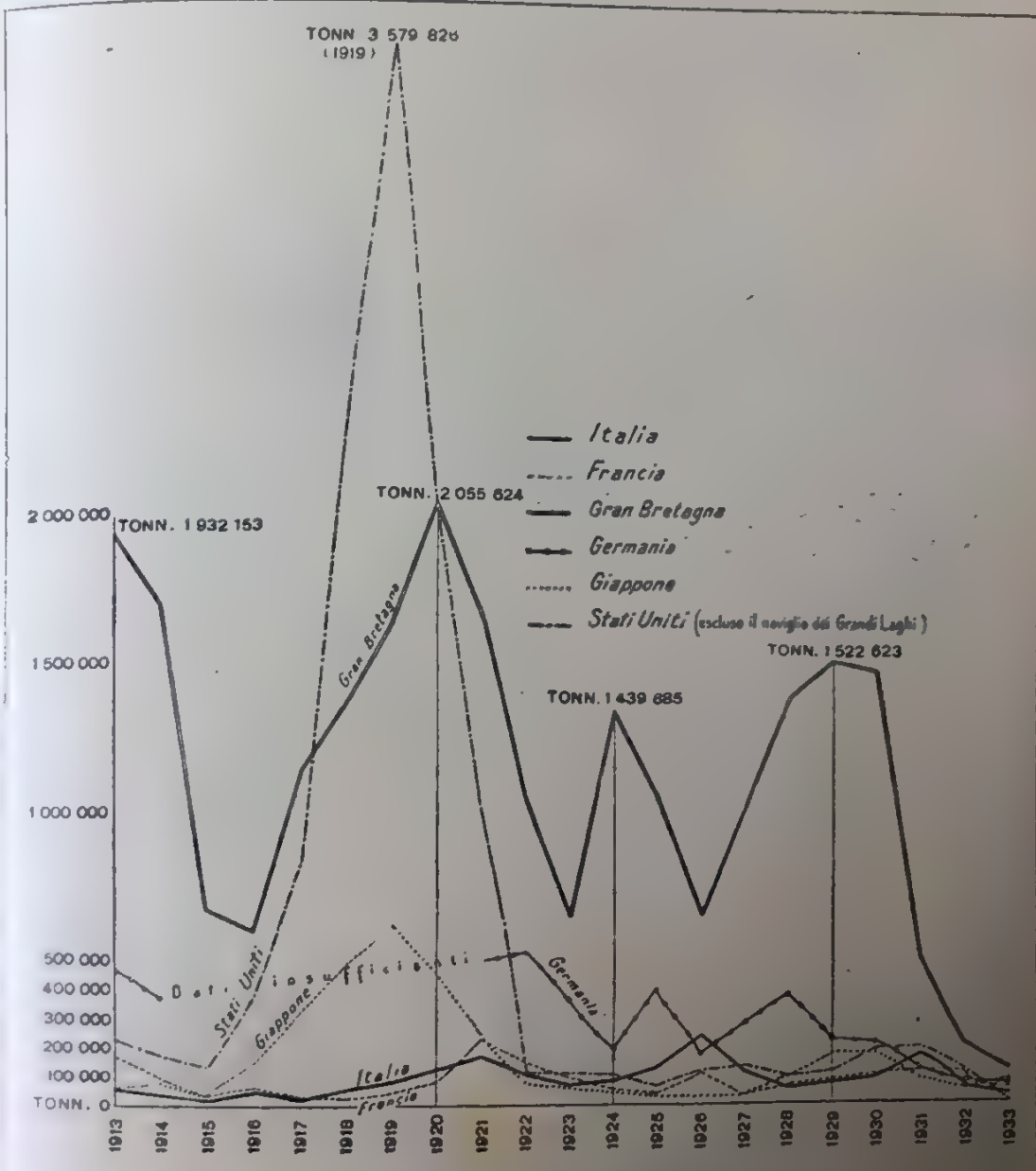


DIAGRAMMA DEL TONNELLAGGIO DI NAVIGLIO MERCANTILE NEI PRINCIPALI STATI DEL MONDO DAL 1913 AL 1933.

214.012 tonn. del 1930. La cifra dello scorso anno è la più bassa che il Lloyd's Register abbia mai dovuto segnalare per gli Stati Uniti d'America. Tutto il tonnello varato è stato costruito sulla costa atlantica. Si tratta di due piroscafi di 2006 tonn., di tre motonavi di 1607 tonn. e di nove galleggianti senza forza motrice propria. Questi ultimi e due delle motonavi sono destinati al trasporto di olio alla mitosa.

Abbiamo escluso da questa rassegna la produzione italiana di cui, come abbiamo detto, si è ampiamente trattato nel nostro fascicolo di febbraio. Come fu giustamente rilevato allora, in mezzo alla crisi generale la nostra Marina Mercantile ha operato efficacemente per il mantenimento *quantitativo* del materiale. Abbiamo visto poi che la seconda nave del mondo in ordine di tonnello, la « Marguerite Italy », è stata varata in Italia. Ed è significativo e confortante che nel 1933 con la grande prova del « Rex », sia stato assicurato al nostro Paese il Nastro Azzurro. Ancora una volta la disciplina e l'audacia della nuova Italia han saputo vincere gli ostacoli della dura situazione economica che affligge il mondo.

•••

All'inizio del 1933, erano in corso di costruzione in tutto il mondo navi per una stazza complessiva di 765.720 tonn. Da quel pe-

riodo si è verificata una leggera diminuzione, e alla fine di dicembre il tonnello in costruzione nel mondo ammontava a 752.277 tonn., con una riduzione di 8443 tonn. in confronto al 1° gennaio del 1932. Nella Gran Bretagna e in Italia si è registrato un aumento di 106.044 tonn., mentre la diminuzione fra gli altri paesi è stata di 114.487 tonn..

Le Nazioni che alla fine del 1933 vantavano la più alta cifra di tonnello in costruzione erano le seguenti: Gran Bretagna ed Irlanda con 331.541 tonn.; il Giappone con 106.760 tonn.; la Francia con 90.656 tonn.; la Svezia con 64.640 tonn.; l'Olanda con 40.540 tonn. e la Spagna con 37.724 tonn.

In vista delle cifre attuali del tonnello in costruzione, prendendo in considerazione il fatto che il quantitativo del tonnello messo sugli scali durante il 1933, secondo i Bollettini Trimestrali del Lloyd's Register, ha superato di 28.000 tonn. il tonnello varato durante l'anno, la situazione dell'industria delle costruzioni navali in tutto il mondo dà qualche indizio di un leggero miglioramento.

G. S.

Una motonave italiana a propulsione Diesel-elettrica.

Si tratta, scrive *L'energia termica*, del « ferry-boat » Scilla, che fa servizio nello Stretto di Messina, e che presenta le seguenti



caratteristiche: lunghezza m. 110,65, larghezza m. 17,20, immersione a pieno carico m. 3,80, stazza 280 tonnellate. Data la brevità del percorso (8 km.) e la necessità di frequenti fermate, si è scelto appunto il sistema Diesel-elettrico per assicurare una immediata messa in marcia dei motori senza un inutile consumo di combustibile (il quale si avrebbe invece avuto con una motrice a vapore) ed una manovra rapida, dolce e facile, quale è concessa dai motori elettrici. La forza motrice viene qui fornita da due motori Diesel-Fiat a due tempi, ad 8 cilindri, con iniezione ad aria compressa, della potenza di 2000 cavalli effettivi ciascuno alla velocità di rotazione di 360 giri al minuto. Ogni motore aziona una dinamo Marelli da 120 KW, che fornisce la corrente necessaria per i motori elettrici di propulsione. Il terzo gruppo Diesel-dinamo, della stessa potenzialità, è destinato invece a produrre l'energia elettrica necessaria per i vari servizi di bordo e per l'illuminazione.

Un'utile pubblicazione per i naviganti: le tavole dei semisenoversi.

Un nostro Consocio, il Comandante Stefano Chiesa ha voluto pubblicare per puro amore scientifico le «tavole dei semisenoversi» a cinque decimali per trovare con rapidità e

sicurezza gli elementi determinativi della *velta d'altezza* (Tipografia Società It. Arti Grafiche, Genova-Sestri) e ciò allo scopo di dare, sia agli Ufficiali della Marina italiana sia agli allievi degli Istituti Nautici, un mezzo rapido ed economico per avere l'elemento più importante della *velta d'altezza*.

Per ciò che riguarda il calcolo dell'*Azimut*, l'autore tabellando la formula logaritmica relativa, riesce non solamente a semplificarlo ed a renderlo pratico, bensì entra in piena armonia con i tempi, spingendo, il calcolo medesimo, fino a permettere d'ottenere l'*Azimut* qualunque sia la latitudine dell'osservatore e la declinazione dell'astro. Cioè colma una lacuna, in quanto con la frequenza delle nuove vie marittime del Nord, battute da aeromobili e dai piroscafi che trafficano specie col nuovo porto canadese di Churchill nel Hudson Bay, si rendeva necessaria una pubblicazione che desse tali dati, mancanti in altre pur autorevolissime pubblicazioni, dove non si oltrepassa il 60° parallelo. Infine, l'intelligente disposizione delle varie tavole, la nitidezza e la bella presentazione tipografica, non han mancato di contribuire al successo del libro che mentre premia l'Autore, onora la Marineria d'Italia.

Le richieste delle «Tavole» dovranno essere direttamente indirizzate all'autore, in Genova, Via G. D'Albertis, 11/8.



Ecco!

La lama oscillante a taglio falciante

È questo il vantaggio essenziale del
SIRAMA

RASOIO ELETTRICO SIEMENS

La lama spinta da un piccolo motorino effettua un rapidissimo movimento di va e vieni e consente con ciò una rasatura gradevole senza alcuna irritazione della pelle anche più delicata.

Prezzo del rasoio completo di batteria L. 90 in vendita presso ogni buon profumiere e coltellinaio.

SIEMENS Soc. An. Sezione Apparecchi

MILANO

Via Lazzaretto, 3



ROMA

P. Nigamelli, 3-Via Frattina, 40-51

TORINO

Via Mercantini, 3

TRIESTE

Via Trento, 15

GENOVA

Via Casazza, 12

AMARO GAMBAROTTA



IL PIÙ RINOMATO - IL PIÙ

GRADEVOLE - E

DRE/0
DOPPIASTI
FACILITA E REGOLA-
RIZZA LA DIGESTIONE

VERMOUTH - LIQUORI - SCIROPPI



Le strade levigate - se bagnate o visibili -
rappresentano un costante pericolo
di slittamento

Lo slittamento è evitato, se la vostra
vettura è munita di pneumatici

*Superconfort
Michelin*

Per la più bassa pressione, per la sezione
notevolmente più larga e per la razionale
scultura del battistrada, il

SUPERCONFORT

ha un'eccezionale tenuta di strada non
superata da nessun altro pneumatico

SUPERCONFORT MICHELIN

SICUREZZA E COMODITÀ

MICHELIN PNEUMATICI
Società per Azioni
20090 Sesto San Giovanni (MI)
Tel. 02/76001

Le MANIFESTAZIONI della STAGIONE ESTIVA a VARESE

- 1° Circuito Aereo Internazionale.
 - Circuito Automobilistico di velocità.
 - Circuito Motociclistico di velocità.
 - Criterium Internazionale ciclistico degli Assi.
 - Campionati Regionali di Tiro.
 - Corsa automobilistica di velocità pura, per gentlemen, Varese-Campo dei Fiori.
 - Corsa motociclistica di velocità pura, Varese-Campo dei Fiori.
 - Gare natatorie sul Lago di Varese.
 - Concorso per imbarcazioni infiorate.
 - Corse al Galoppo.
 - Gare di Tennis.
 - Gare di Golf.
 - Prove di caccia con cani sul terreno a quaglie liberate.
- ecc., ecc.

Per programma - manifestazioni rivolgersi
all'AZIENDA AUTONOMA DI
CURA - Palazzo Podestarile - VARESE

AUTOMOBILISMO

Tendenze e novità tecniche al VII Salone Automobilistico di Milano.

Anche quest'anno il Salone di Milano è riuscito una documentazione completa della produzione automobilistica nazionale. Quest'ultima era rappresentata dalle seguenti Case: Alfa Romeo; Ansaldo-C.E.V.A.; Bianchi; Fiat; Isotta Fraschini; Itala; Lancia; O.M.

Nel campo delle vetture da turismo e da sport non si sono osservate grandi novità tecniche; le tendenze costruttive appaiono sempre orientate verso un gran predominio delle macchine utilitarie di piccola cilindrata. Si osserva peraltro, nei più noti tipi di vetture, un continuo e progressivo aumento della cilindrata. Così, ad esempio, l'Alfa Romeo 6 C. è passata dai 1700 cmc. iniziali ai 1900 e, quest'anno, ai 2300 cmc.; la S-5 della Bianchi è passata da 1300 a 1500 cmc.; ai tipi Ardita da 1750 e 2000 cmc. dello scorso anno, la Fiat ha ora aggiunto il nuovo modello da 2500 cmc., a 6 cilindri. Poiché a questo aumento di cilindrata si accompagna anche un aumento nella compressione e nella velocità di regime del motore, ne deriva per quest'ultimo un considerevole aumento di potenza. Quanto al numero dei cilindri si osserva che le vetture erano quasi tutte con motori a 4 cilindri, mentre nelle vetture di tipo medio predominavano il motore a 6 cilindri; quello ad 8 cilindri nelle vetture di maggior potenza.

Per chi si interessa di statistica si può ricordare che sui 30 modelli italiani esposti al Salone ve ne erano 13 con motore a 4 cilindri, 8 con motore a 6 cilindri e 9 con motore a 8 cilindri (di questi, 7 erano con cilindri in linea, e 2 con cilindri a V).

Notevole era l'assoluto predominio dei motori con valvole in testa: ben 22, contro 7 con valvole laterali e 1 con valvole contrapposte. L'accensione era quasi esclusivamente a spinterogene; per l'alimentazione era generalmente adottata la pompa meccanica od elettrica. Largamente diffuso era il carburatore invertito, e così pure l'adozione della ruota libera e del cambio silenzioso e sincronizzato. Quasi tutte le vetture avevano il cambio a 4 velocità e anche della «Balilla» era esposto un tipo normale a 4 velocità, che sarà d'ora innanzi quello esclusivamente costruito in serie dalla nostra massima Casa automobilistica.

Nelle frizioni si notava il predominio di quelle del tipo a monodisco a secco e le trasmissioni erano in maggioranza a snodi con uno o due giunti cardanici, oppure con giunti elastici.

Quanto ai freni, se alcune Case presentavano modelli muniti di freni idraulici, altre adottavano ancora i servo-freni, oppure i freni mec-

canici. In tutti i tipi esposti era poi evidente la cura per rendere più rigidi e indeformabili gli *chassis*.

Elegantissime e accuratamente finite erano le carrozzerie, circa le quali si può osservare che l'industria italiana, pur seguendo i concetti razionali dell'aerodinamica, ha presentato carrozzerie che sono ben lontane dagli eccessi antiestetici di alcune case estere e che si traducono anche in una minore comodità della vettura.

Quanto alla differenziazione dei vari tipi di vettura a seconda della loro destinazione si può osservare che, lasciando ormai alle sole Case specializzate la costruzione delle vetture da corsa, le altre Case si sono preoccupate di fornire alla clientela, accanto ai tipi normali utilitari e da turismo, dei tipi da sport derivati dai primi e caratterizzati da una maggior potenza e una maggior velocità.

E' questo ad esempio il caso della «Balilla» sport a valvole in testa il cui motore sviluppa 36 cavalli, imprimendo alla vettura una velocità di oltre 115 km. all'ora; dell'Ardita sport; dell'Alfa Romeo 75 V tipo sport; della Bianchi sport ad 8 cilindri, ecc.

Anche più interessante è stato quest'anno il Salone nel reparto autoveicoli industriali. Una novità tecnica era costituita dall'autocarro da montagna O. M. (caratterizzato dall'avere le 4 ruote tutte motrici e direttrici, raffreddamento ad aria e un raggio minimo di sterzo), veicolo capace di superare in prima velocità pendenze del 45 %.

Molta attenzione ha destato l'autotreno del freddo composto da un autocarro Fiat 656 R N e da un rimorchio. Grande interesse presentavano poi due autotreni, uno della Fiat e uno dell'Alfa Romeo costituiti da due veicoli, quello motore e quello trainato, intercomunicanti per mezzo di un passaggio a soffietto. Nel tipo più grande l'autotreno ha una lunghezza di 22 metri e una capienza di 78 posti a sedere; la velocità raggiungibile è di 65 km. all'ora. In entrambi i tipi l'attacco del rimorchio è fatto in modo da consentire la retromarcia e la direzione è a volta corretta. Nel campo dei tipi nuovi, va notato l'autocarro Bianchi ad olio pesante tipo Diesel-Mediolanum, con motore a 4 cilindri della potenza di 55 HP; l'Alfa Romeo presentava un nuovo tipo Diesel a 6 cilindri, della potenza di 110 HP. Notevoli i miglioramenti apportati ai freni: di questi ultimi sono stati presentati dei tipi continui ad aria compressa, muniti di ingegnosi dispositivi automatici che ne assicurano l'efficienza in ogni caso.

E' apparso infine un primo esemplare di «servo-sterzo» per autocarri, dispositivo che ha una finalità analoga a quella del ben noto servo-freno e che funziona ad aria compressa. In tal modo la guida anche dei più mastodontici autocarri riesce leggerissima e poco faticosa.

Molto ricca e interessante è stata anche l'esposizione dei motori da imbarcazione e degli scafi. L'industria italiana ha indubbiamente migliorato la efficienza e la accuratezza della

sua produzione. Sono apparsi alcuni nuovi modelli per fuoribordo e entro-bordo e si è notata una interessante tendenza verso la costruzione dei motori Diesel marini leggeri, adatti anche per i piccoli scafi veloci. Largamente applicata è stata la trasmissione così detta «entro-fuoribordo» applicabile a poppa alle imbarcazioni e che ha il vantaggio di permettere la navigazione in acque basse ed il diretto approdo sulla riva, senza bisogno di alare lo scafo con la solita invasatura e relativi rumori. Inoltre sui piccoli scafi l'applicazione di questo sistema consente di collocare il motore a poppa, permettendo una migliore e più completa utilizzazione dello spazio riservato ai passeggeri. Nel campo dei fuoribordo, notevole il tipo «Motor-nafta» De Giorgi, che possiede due carburatori e funziona a nafta, previo riscaldamento della miscela carburata, effettuata dai gas di scarico. Nei motori entro-bordo Carraro si notavano due tipi a ciclo Diesel da 25-30 HP e da 50-60 HP, il cui avviamento si compie mediante un avviatore ad inerzia comandato a mano, oltre che mediante il solito avviamento elettrico. Notevoli anche, della stessa Casa, i due gruppi marini a quattro ed a otto cilindri, del tipo a scoppio e della potenza rispettiva di 25-35 e 45-55 HP.

Una interessante novità tecnica era costituita dal motore U.T.I.T.A.: il primo Diesel a due tempi, a pistoncini contrapposti, che viene

costruito in Italia per imbarcazioni. Detto motore è a due cilindri verticali in linea, costruito in lega cupro-alluminosa inattaccabile dall'acqua marina. Il gruppo pesa 395 chilogrammi e sviluppa 47.5 HP alla velocità di regime di 1350 giri al minuto. Nella categoria fuoribordo le note Case Johnson, De Giorgi, Elto, Laros, ecc., espongono tutta una ricchissima serie di motori da piccolo turismo, da sport e da corsa, motori notevoli per gli importanti perfezionamenti costruttivi, per l'elevato numero di giri e per l'elevatissimo rendimento specifico. Alcuni di essi sono anche dotati di dispositivi per inversione di marcia, oltre che di avviamento elettrico.

Ritornando alla categoria degli entro-bordo si notavano tre nuovi tipi di motori a scoppio della Società motori Lario, rispettivamente con due, quattro, sei cilindri verticali in linea. Particolarmente interessanti fra questi i due tipi a quattro e sei cilindri, nei quali i cilindri sono opposti e disposti orizzontalmente, e ciò, oltre che per ragioni funzionali, anche per aumentare la stabilità dell'imbarcazione abbassandone il centro di gravità.

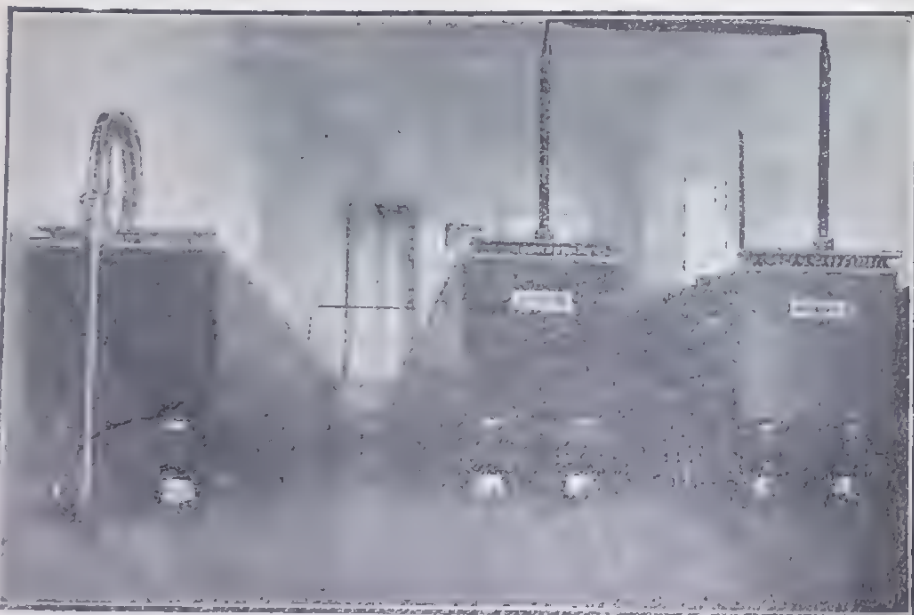
Grande attenzione hanno destato i motori Diesel-Sterling: motori a due tempi ed a pistoncini opposti, che sono senza albero a gomiti e nei quali gli impulsi motori dei pistoncini vengono trasmessi direttamente, attraverso ad un pattino di particolare costruzione, ad un

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI

CAPITALE L. 5.000.000 - VERSATO L. 3.500.000

STABILIMENTI: Viale Monza, 340 - MILANO (139)

Casella Postale 1017 - Indirizzo Telegr.: SCAINFAX



Ministero dell'Aeronautica - Grande batteria per l'alimentazione della Stazione Radiotelegrafica ultrapotenza di Ostia Mare

ACCUMULATORI STAZIONARI

di qualsiasi tipo, di qualsiasi potenzialità, per qualsiasi applicazione - di riserva, a capacità, a repulsione - Manutenzione decennale a forfait.

ACCUMULATORI DA TRAZIONE

per autobus, camion, carrelli, ecc., per locomotori, automotrici, ecc., per imbarcazioni, vaporetti, ecc. - Manutenzione quinquennale a forfait o dietro compenso chilometrico.

ACCUMULATORI PORTATILI

di tutti i tipi e per tutte le applicazioni - per avviamento e luce automobili, per radio, luce treni, telefoni, motocicli, ecc.

ACCUMULATORI PER PROPULSIONE SUBACQUEA DEI SOMMERSIBILI

dei tipi a massa riportata e dei tipi a tubetti di ebanite.

RADDRIZZATORI DI CORRENTE BREVETTATI

per carica accumulatori, galvanoplastica, cinematografia, ecc.

inclinato calettato sull'albero di trazione, trasformando così il movimento rettilineo dei pistoni in movimento rotatorio di ultimo.
 Il passo molto utile e interessante verso i motoscafi accessibili alla grande massa appassionata è stato compiuto dalla Sezione Grandi Motori della Fiat, che ha presentato « la Balilla del mare »: uno scafo da 5,50 m. munito dal motore M 908, è lo stesso motore della vettura Balilla, modificato con la adozione dell'inversione di marcia e della frizione ad uso marino. Tale motore sviluppa 20 HP a 2800 giri ed aziona l'elica. Lo scafo è capace di sei nodi, ha la guida a poppa e raggiunge la velocità di 34 km. all'ora con quattro persone a bordo.
 Per le categorie di appassionati dotate di maggiori disponibilità finanziarie, il Salone presenta elegantissimi tipi di motoscafi da diporto: notevoli fra gli altri quelli dei cantieri Baglietto, dei quali uno, munito di due motori da 165 HP ciascuno e capace di 8 nodi, raggiunge la velocità di 65 chilometri all'ora.

Prove di funzionamento di autobus a gassogeno.

Il giorno 11 aprile scorso sono state eseguite, a cura della Sezione Combustibili del R Politecnico di Milano, prove di funziona-

mento e di consumo sopra un autobus a gassogeno, messo cortesemente a disposizione dalla Società Imbert Gas-Generatoren di Aarau (Svizzera), accompagnato da due tecnici della Casa. L'autobus preso in esame, ha una capacità di 30 posti a sedere e 10 in piedi; il telaio ed il motore sono della Casa Magirus di Ulma (Germania); quest'ultimo a 6 cilindri da 105 X 150 mm., a valvole laterali, sviluppa al freno la potenza di 110 CV alla velocità di regime di 2000 giri; la cilindrata totale è di litri 7,7 ed il rapporto di compressione di 1 : 7,8; ogni cilindro porta una doppia candela di accensione.

Il gassogeno, del tipo Imbert a legna è alto m. 2,10 ed ha un diametro esterno di m. 0,60; i depuratori, in numero di 5, sono sistemati nella parte posteriore del telaio. Il peso totale del gassogeno, vuoto, compresi i depuratori, è di 350 kg.; la tramoggia del gassogeno ha una capacità di 100 kg. di legna. L'autobus, della portata utile di kg. 2730, pesava a vuoto, in ordine di marcia, kg. 6300.

Alle prove, che furono dirette dal Prof. Padovani, Vice-Direttore della Sezione Combustibili suddetta, presero parte il Presidente della « Fédération Internationale des Transports Commerciaux par Automobiles » e un ingegnere, entrambi Delegati del Consiglio Austriaco dell'Economia, il Console Generale d'Austria a Milano ed alcuni rappresentanti di Aziende di trasporti automobili-



“SIGILLO VERDE”

a alta ed a bassa pressione

I PNEUMATICI GIGANTI PER
 AUTOVEICOLI PESANTI E
 VELOCI CHE OFFRONO IL
 MASSIMO RENDIMENTO E LA
 SICUREZZA PIÙ ASSOLUTA

PIRELLI

stici. Il Touring Club Italiano, promotore dell'esperimento, era rappresentato dal suo Consulente Tecnico Ing. Serafino De Capitan, che rappresentava pure la Commissione Combustibili del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Le prove si svolsero lungo l'itinerario: Milano-Como-Bellagio-Civenna-Magreglio-Asso-Erba-Milano ed i risultati furono del tutto soddisfacenti per la regolarità della marcia del veicolo e per il suo comportamento anche nella seconda parte del percorso, ricca, come è noto, di lunghe e ripide salite.

Il consumo del combustibile (nel caso specifico: legna di faggio a secchezza mercantile) fu di circa 1 kg. per chilometro di percorso.

L'autobus fu pure esaminato, qualche giorno appresso, da S. E. Acerbo, che assistette a riuscite prove di funzionamento, manifestando la sua soddisfazione per il buon esito delle prove stesse.

Concorso per apparecchi di segnalazione acustica.

Il Ministero delle Comunicazioni, in applicazione dell'art. 110 del R. Decreto 8 dicembre 1933, N. 1740, allo scopo di stabilire i tipi di apparecchi per la segnalazione acustica

degli autoveicoli, ha indetto un concorso per apparecchi di segnalazione acustica.

Nel regolamento annesso al relativo decreto ministeriale sono elencati diversi 5 tipi di apparecchi da usarsi distintamente secondo la specie dell'autoveicolo e a secondo che l'uso avvenga nell'interno o all'esterno degli abitati:

A) per autovetture per uso privato, per l'interno dei centri abitati;

B) per autovetture per uso privato, per l'esterno dei centri abitati;

C) autobus di linee urbane, per l'interno dei centri abitati;

D) per autobus di linee extraurbane, per l'esterno dei centri abitati;

E) autocarri attrezzati dei pompieri, per i servizi urgenti di soccorso.

Seguono quindi le caratteristiche che ciascuno di detti dispositivi di segnalazione deve possedere.

Gli apparecchi della categoria A debbono essere capaci di produrre una segnalazione consistente in un suono, corrispondente ad una nota musicale, o ad un gruppo di note musicali, avente un timbro gradevole, praticamente privo di elementi acustici di carattere non periodico o rapidamente smorzato (rumori, fischi, impulsi acustici, ecc.), e di

Come nel **1914**
anche nel **1934**

la
Bianchi

VI FORNISCE UNA ORIGINALE E LUSSUOSA
BICICLETTA CON GOMME PIRELLI

per sole
LIRE

350

FRANCO MILANO

Rivolgersi ai numerosi Concessionari sparsi in tutti i centri del Regno

CATALOGO GRATIS

Soc. An. EDOARDO BIANCHI - Viale Abruzzi, 16 - MILANO

col intensità soggette a variare il meno sia col tempo sia col modo in cui usato l'apparecchio. Il periodo di avvia-mento e quello finale delle segnalazioni deb-essere quanto più brevi è possibile, in da consentire il raggiungimento pratico condizioni di regime anche con segna- della durata complessiva di circa un di secondo. La frequenza fondamentale l'uno deve rimanere inalterata e non deve sta, deve rimanere quella del do_2 (259 vi-are notevolmente al minuto secondo). La ni complete al minuto secondo. La re del suono, raggiunto il periodo di deve rimanere praticamente inalte- durante la segnalazione comunque pro- e deve essere tale che la segnalazione a supposta la durata non inferiore ad un di secondo, venga avvertita a una di- di circa 200 metri, ma non a distanze zione superiori, nelle seguenti condizioni zionali di prova: all'aperto, su di un-ono pianeggiante senza alberi o scarsa- te alberato, con aria calma (o con vento- velocità non superiore a metri 1,50 per se- no), in assenza di perturbazioni sonore- anormali, e trovandosi l'ascoltatore- teriamente al veicolo, sul prolungamento- dell'asse longitudinale di questo, e senza osta-

coli apprezzabili che si frappongano fra l'ascol- tatore e la sorgente sonora.

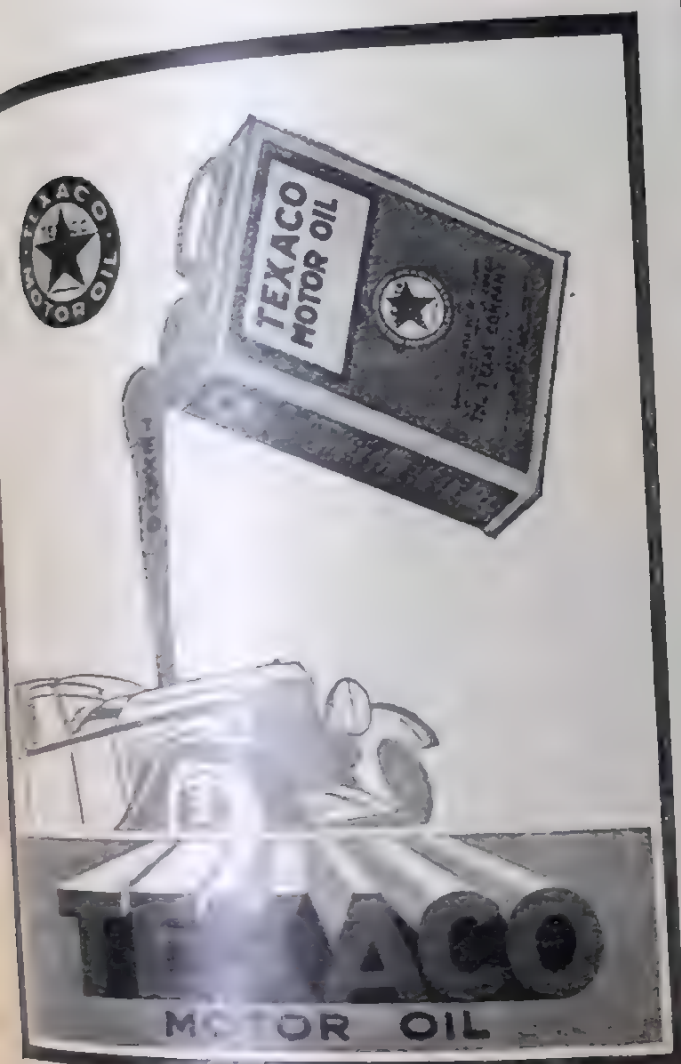
E' desiderabile che il dispositivo di comando dell'apparecchio di segnalazione sia costruito in modo da rendere possibili, in via normale, soltanto segnali di breve durata (circa un terzo di secondo) indipendentemente dall'ope- ratore, pur consentendo a quest'ultimo, in caso di necessità, la produzione di segnalazioni lunghe e ripetute a piacere, mediante una manovra supplementare facile, semplice e rapida.

Gli apparecchi della categoria B debbono possedere tutti i requisiti elencati per la cate- goria A, con le varianti che seguono:

a) la frequenza fondamentale del suono può giungere fino a quella del do_3 (517 vibra- zioni complete per 1");

b) la intensità del suono deve essere tale che la segnalazione nelle stesse condizioni di prova sopra specificate, possa venire ancora avvertita a distanza non minore di 700 metri, ma non a distanze nettamente superiori.

Gli apparecchi della categoria C debbono produrre una segnalazione sufficientemente imperativa, di timbro gradevole, analogo a quello di una campana, o costituita da una successione, molto ravvicinata, di brevissimi suoni uguali, come ad esempio quelli ottenibili




**LA FULMINEA RIPRESA
DELLA VOSTRA BALILLA
ESIGE UNA FRENATURA
POTENTE
MORBIDA
UNIFORME**

applicando le
guarnizioni
per freno **NMT HALO NMT** tipo speciale
dominerete la vostra vettura
a qualunque velocità
sul terreno più sdruciolevole
senza sbandamenti

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI RIVENDITORI E GARAGISTE
ESIGETELA E VERIFICATELA DOPO IL MONTAGGIO
RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA E COLONIE
S.A.T.A.M.V. - MILANO
VIA SETTEMBRINI 33 - TELEFONO 25-145



con la suoneria elettrica (o con un qualsiasi altro adatto mezzo, meccanico od elettrico, di comando del battaglio di una campana).

La frequenza fondamentale di ciascun suono componente deve essere prossima al do_3 (259 vibrazioni complete per secondo); la intensità deve essere tale che la segnalazione venga avvertita alla stessa distanza e nelle stesse condizioni specificate per la categoria *A*.

Gli apparecchi della categoria *D* debbono produrre un suono continuo di timbro gradevole, simile a quello del corno, ed essere del tipo della tromba ad aria compressa. La frequenza fondamentale del suono deve rimanere inalterata durante la segnalazione, comunque prodotta, e non deve superare notevolmente quella del do_3 (517 vibrazioni complete per secondo). La intensità del suono, raggiunto prontamente il periodo di regime deve rimanere sensibilmente inalterata durante la segnalazione, comunque prodotta, la quale deve essere avvertita a distanza non minore di 700 metri, nelle condizioni di prova precisate per la categoria *A*.

Gli apparecchi della categoria *E* debbono essere del tipo della sirena, capaci di produrre a lungo una segnalazione costituita da un suono di altezza ritmicamente e rapidamente variabile intorno al do_3 (517 vibrazioni complete per secondo), in guisa che la segnalazione stessa si distingua nettamente da ogni altra.

La intensità del suono deve essere tale che la segnalazione possa venire avvertita, sempre nelle condizioni di prova precisate per la categoria *A* ad almeno 1000 metri di distanza.

Le iscrizioni al concorso si chiuderanno il 31 agosto 1934. Ogni domanda per ciascun apparecchio deve essere accompagnata da un vaglia di L. 200 per tassa d'iscrizione e dall'indicazione del prezzo in commercio dell'apparecchio.

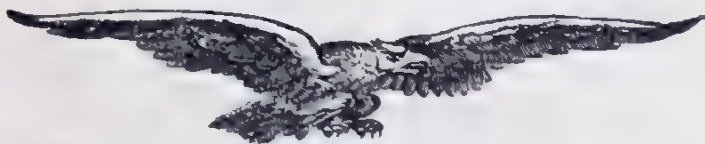
Sarà titolo di speciale preferenza per gli apparecchi della categoria *A* la possibilità di produrre anche le segnalazioni di cui alla categoria *B* e viceversa, cioè, la possibilità di produrre le due segnalazioni con un unico apparecchio; in via subordinata, a titolo di preferenza almeno la possibilità di produrre l'una o l'altra segnalazione con un unico comando.

Fra i vincitori saranno assegnati premi per un ammontare complessivo di L. 25.000.

Tassa d'entrata di auto e moto in Jugoslavia.

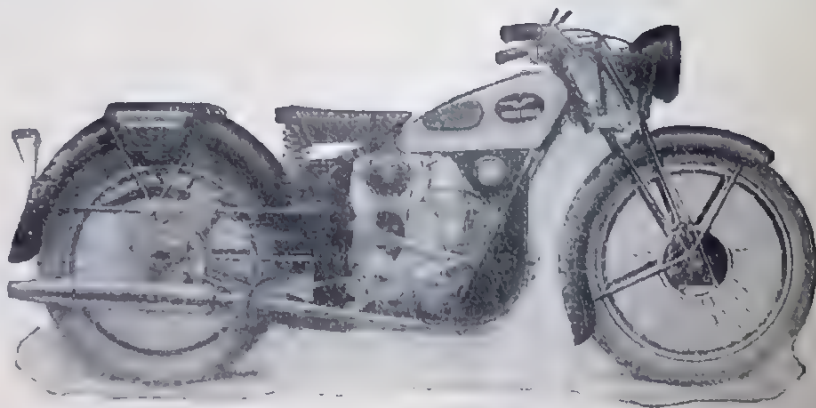
All'entrata in Jugoslavia di automobili e motociclette sotto copertura di un documento doganale internazionale, viene percepita alla frontiera, una tassa (detta « sitnicka priznana »), che si eleva a 20 dinari circa.

Per le biciclette verrà prelevata una tassa uniforme per tutte le frontiere, di Dinari 7,50, per diritto d'entrata e di piombatura.



"MOTO GUZZI,"

GOMME PIRELLI



TIPO PE 250, a telaio elastico.

La **MOTO GUZZI** costruisce complessivamente 15 modelli tra le categ. 175 - 250 - 500, modelli che saranno via via singolarmente illustrati.

Per la « contabilità » automobilistica.
 è stato recentemente pubblicato in nuova
 edizione per il 1934, il cosiddetto « Ruolino di
 della Vacuum Oil Co. di Genova.
 nuova edizione risulta notevolmente
 nei confronti della precedente,
 che meglio risponde dal lato pratico
 chiara registrazione delle varie « voci »
 del bilancio automobilistico. L'opu-
 ha grandi pretese, ed appare in-
 modesta, ma è senza dubbio utile e —
 — non costa nulla: basta richie-
 alla Casa editrice posseduta, poichè
 dell'automobile, recando un completo schema di
 « ruolino », reca un completo schema di
 « ruolino », naturalmente diverso per ogni
 « auto ».

L'automobile non è un mezzo di caccia.
 Gli automobilisti che viaggiano di notte
 di frequente di veder correre innanzi
 loro la propria macchina, nella scia
 di una lepre. Essi sono subito tentati
 di dare la caccia alla lepre inse-
 guendola arrotondandola, facendo una preda di cui
 si arricchisce poi la mensa domestica o un
 pranzo fra amici. Chi percorre per esempio
 la notte in automobile i viali del Parco di
 Monza o il percorso dell'Autodromo può fare
 una preda di lepri e di conigli selvatici.

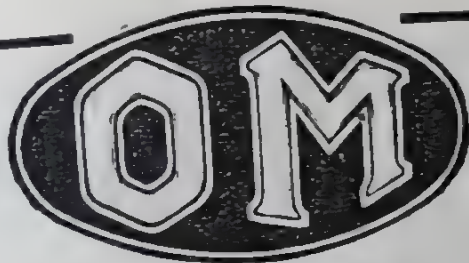
La cosa è stata portata qualche volta in-
 nanzi al Giudice, perchè le associazioni pro-
 vinciali dei cacciatori hanno voluto vedere in
 questo fatto una contravvenzione alle leggi
 venatorie, come esercizio abusivo di caccia
 senza licenza e spesso in tempo di divieto di
 caccia. E qualche magistrato, aderendo a
 questa tesi, ha non solo condannato il contrav-
 ventore, ma ha perfino ordinato il sequestro...
 dell'arma usata per la caccia abusiva, cioè
 l'automobile. E allora la cena domestica o
 con gli amici è venuta a costare molto cara.

In seguito a una sentenza di condanna
 emessa nel senso suddetto dal Pretore di Se-
 sana (Trieste) (ammenda di L. 2100 e confisca
 dell'automobile), il condannato ricorse in Cas-
 sazione e questa ha di recente esaminato la
 questione e su conforme parere del Procura-
 tore Generale ha annullato senza rinvio la
 sentenza del Pretore di Sesana.

Revisione degli autocarri e dei rimorchi.

L'art. 78 del Testo Unico 8 dicembre 1933,
 N. 1740, dispone che gli autocarri ed i treni
 automobile debbano essere sottoposti ogni
 anno a visita di revisione presso i Circoli Fer-
 roviari d'Ispezione allo scopo di accertare che
 sussistano le condizioni di sicurezza per la
 circolazione.

Nelle disposizioni transitorie dello stesso
 Testo Unico (art. 132) è stabilito poi che entro



VEICOLI INDUSTRIALI

con motore a 4 cilindri
 con motore a 6 cilindri

VEICOLI INDUSTRIALI
 ELEGANZA, COMODITÀ, REGOLARITÀ,
 SICUREZZA E ECONOMIA, sono i requi-
 siti principali delle automobili O. M.
 Accertatevi presso i possessori.

con motore a benzina 4 e 6 cilindri
 con motore a nafta ciclo Diesel a 4
 e 6 cilindri (licenza Saurer).

Trasporto merci da 15 a 90 quintali.
 Trasporto persone da 15 a 50 posti
 a sedere.

« IBIS - REDIBIS »

è il motto dei veicoli O. M. i quali assicurano, a chi parte, di arrivare e ritornare
 con assoluta regolarità. - Chiedere informazioni a chi ne possiede.

Chiedere preventivi alle nostre Agenzie in tutte le principali città del Regno o, direttamente, alla Fabbrica.

SOCIETÀ ANONIMA

FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI - BRESCIA

CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 8000000

6 mesi dall'entrata in vigore del decreto (14 gennaio 1934) debba effettuarsi la prima visita di revisione.

Il Ministero ha già diramato ai Circoli Ferroviari le istruzioni del caso per quest'anno predisponendo le operazioni di revisione in modo che esse possano effettuarsi nei capoluoghi di provincia ed in molti altri centri opportunamente scelti per evitare ai possessori delle dette categorie di autoveicoli il dispendio ed il disagio derivanti da un maggiore spostamento.

Sarà inviato a ciascun proprietario di autocarri o di rimorchi un invito personale per la revisione, con l'indicazione della località, del giorno e dell'ora in cui essa avrà luogo.

Non saranno ammesse revisioni fatte in luoghi ed in ore diverse da quelle indicate nell'invito; in caso di inosservanza dell'invito ricevuto i proprietari degli autocarri e dei rimorchi perdono il turno e non saranno chiamati se non dopo ultimate tutte le revisioni della provincia.

Gli interessati devono presentare all'atto della visita una dichiarazione in carta libera, contenente il numero di targa dell'autoveicolo, il suo tipo, il numero del telaio e quello del motore; le dichiarazioni devono essere chiaramente firmate dal proprietario.

La revisione riguarderà particolarmente gli organi di sterzo e di frenatura, le dimensioni e lo stato delle gomme, il funzionamento del

silenziatore, della tromba, dei fari, dei fanali e dei fanalini, ecc.

Ai veicoli che avranno subito la visita con esito favorevole verrà assegnato un contrassegno che dev'essere applicato sull'autoveicolo, in posizione ben visibile; sulla licenza di circolazione verrà registrata l'avvenuta revisione.

Nel caso in cui all'autocarro o al rimorchio siano state apportate modificazioni tali da cambiarne le caratteristiche (carrozzeria, motore, riduzione di potenza, ecc.) dev'essere richiesto preventivamente con regolare domanda in carta da bollo l'aggiornamento della licenza a norma dell'art. 80 del citato Testo Unico.

L'aggiornamento della licenza per modificazioni apportate dal veicolo assorbe anche la revisione.

Dalla prima revisione annuale sono esclusi gli autoveicoli che sono stati collaudati ed immatricolati entro il corrente anno.

Abolizione del duplicato dei dischi contrassegno. Certificati relativi all'effettuato pagamento delle tasse di circolazione.

Con Decreto Reale del 1° marzo 1934-XII, N. 338, che approva il regolamento per l'esecuzione del R. Decreto-legge 26 settembre 1933, N. 1237, sono state portate alcune disposizioni innovative nei riguardi dei duplicati dei dischi-contrassegno.

VIA PIER CARLO BOCCIO 20 TORINO

WESTINGHOUSE



**FRENI PER
AUTOVEICOLI
STRADALI**

S. Bonchi 36

son delle nuove norme non è più am-
missibile dei duplicati dei dischi, ed il
disco viene invece che nel caso il disco-
stasi accidentalmente deteriora-
simo sia venuto a mancare per
comunque il contribuente deve pre-
sentare, il competente Intendenza di Fi-
nanza istanza in carta bollata, sot-
trattata personalmente dal possessore del
disco, insieme alla licenza di circolazione,
di ottenere un certificato attestante
il pagamento delle tasse e relativa
del disco.

Intendenza di Finanza, esperite oppor-
tuni e riconosciuta la legittimità della
redige il detto certificato su carta
da lire 15, corrispondente al diritto
di cui l'art. 13 del R. Decreto 30 di-
ce 1923 N. 3283.
Intendenza trasmette il detto certificato
competente Ufficio esattore del R.A.C.I., il
quale annota gli estremi a tergo dell'ori-
ginale della bolletta di pagamento e
lo consegna all'interessato.
Il suddetto certificato sostituisce ad ogni
modo il disco-contrassegno.

Una nuova legge di circolazione stradale in
Inghilterra?

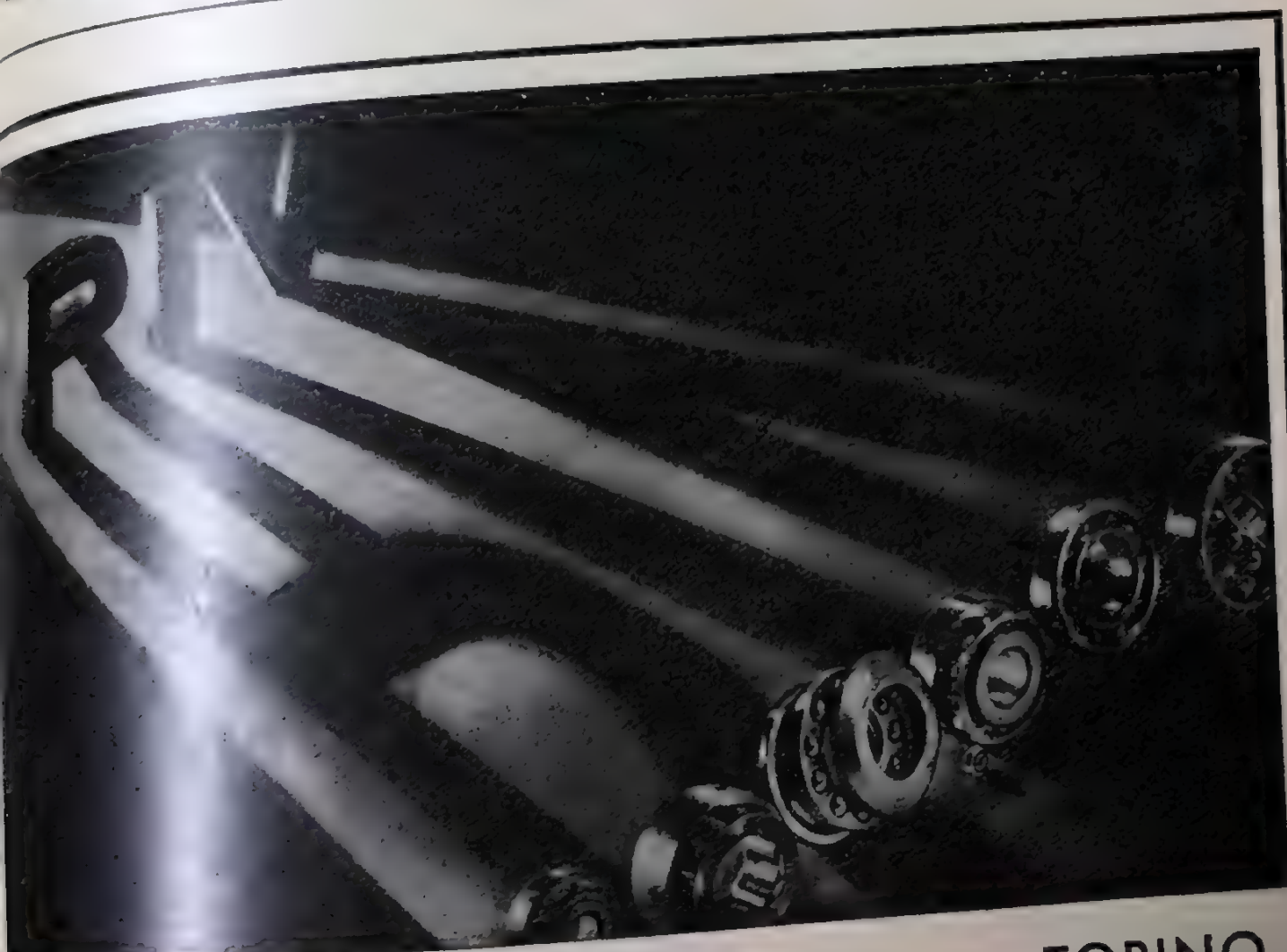
Tre anni or sono, in Inghilterra, è stata adot-
tata una legge sulla circolazione stradale, di

cui una delle innovazioni principali consisteva
nella soppressione del « maximum » di velo-
cità consentita. Detto massimo era allora di
32 km. orari; ma non veniva rispettato perchè
si rivelava, a seconda dei luoghi, o troppo basso
o troppo elevato.

Ora gli accidenti hanno continuato ad
aumentare (7202 persone uccise e 216.328 fe-
rite nel 1932).

Il Governo propone pertanto un progetto
che ristabilisce il massimo di velocità: esso
sarebbe di 48 km. nelle strade « a illumina-
zione pubblica », ossia in quelle che testimo-
niano di una certa densità di popolazione e
di circolazione.

Ma il Governo inglese non vede il pericolo
soltanto nell'eccesso di velocità, ed esprime
le sue preoccupazioni con altre innovazioni
contenute nel progetto. Anzitutto, come in-
forma la *Revue Automobile*, con l'istituzione
dell'esame — sia pure ridotto alla più semplice
espressione — e del permesso di condurre;
inoltre, con la facoltà alle autorità locali di
rendere obbligatori gli « attraversamenti »
delle vie per i pedoni ed a colpire con pene se-
vere chi non si attenga alle disposizioni (prova
questa, che anche il pubblico è ritenuto avere
una sua parte di colpa negli accidenti stra-
dali). Nel progetto risultano notevolmente
afforzate anche le disposizioni relative alla
responsabilità civile obbligatoria.



S. A. OFFICINE DI VILLAR PEROSA - TORINO

FERROVIE

Le innovazioni nelle facilitazioni della stagione estivo-autunnale.

Molti domandano quali sono le innovazioni introdotte quest'anno nelle facilitazioni ferroviarie della stagione estivo-autunnale.

Diremo subito che le principali innovazioni stanno nell'aver uniformato ancor più che nel passato le condizioni d'uso dei biglietti e nell'aver stabilito un unico periodo di durata delle facilitazioni.

Lo scorso anno avevamo:

a) facilitazione per i viaggi di andata e ritorno delle famiglie: alle stazioni termali, dal 16 maggio al 31 ottobre; alle stazioni balneari, dal 16 maggio al 15 ottobre;

b) facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno individuali dall'interno del Regno per il Trentino e l'Alto Adige, dal 16 maggio al 31 ottobre;

c) facilitazioni per viaggi di andata-ritorno individuali dei provenienti dai transiti nord-orientali diretti ad alcune stazioni balneari dell'Adriatico, dal 1° maggio al 31 ottobre;

d) facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno individuali per gli stranieri diretti ad alcune stazioni termali, dal 16 maggio al 31 ottobre.

Per i viaggi di cui ai punti a) b) c) era stabilito l'obbligo di un minimo di permanenza nella località di destino di almeno sei giorni, per i viaggi di cui al punto d) l'obbligo della permanenza minima era di dieci giorni.

Quest'anno rimangono le:

a) facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno delle famiglie alle stazioni termali e balneari con riduzione progressiva calcolata come appresso: la prima persona è calcolata con la tariffa intera, la seconda con la riduzione del 25 %, la terza persona e seguenti con la riduzione del 50 % ;

b) facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno individuali per il Trentino, e per l'Alto Adige con la riduzione del 50 %.

Quest'anno non rimangono le facilitazioni particolari a favore specialmente degli stranieri sopra indicate ai punti c) e d): in compenso però esse vengono assorbite dalle facilitazioni di carattere generale attualmente in vigore per gli stranieri (riduzione del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per i viaggi in comitiva di almeno 25 persone). Aggiungiamo che le facilitazioni per gli stranieri vengono estese anche a favore degli Italiani residenti all'estero e nelle colonie Italiane.

I biglietti relativi alle facilitazioni per stranieri si rilasciano dalle agenzie all'estero o dalle nostre stazioni di confine.

Per tutte le facilitazioni della stagione estivo-autunnale il periodo di applicazione è unico: dal 15 maggio al 31 ottobre. Unico è stato stabilito il minimo di permanenza obbligatorio per potere effettuare il viaggio di ritorno: sei giorni. Unica è la validità complessiva assegnata ai biglietti: 60 giorni.

Quindi anche i biglietti di andata e ritorno per stranieri, che hanno finora avuto la validità di 30 giorni, a datare dal 15 maggio avranno la validità di 60 giorni. In questo modo gli stranieri potranno beneficiare della riduzione e della lunga validità di questi biglietti per recarsi in qualsiasi località climatica italiana. Aggiungiamo che, mentre per il passato vigeva il divieto di applicare le facilitazioni e riduzioni per gli stranieri quando nella località di destino del biglietto vigesse per caso una riduzione di carattere particolare in occasione di determinate manifestazioni, ora con disposizione veramente provvidenziale e giusta, tale divieto è stato eliminato. Era difatti assolutamente illogico che, per esempio, una comitiva di 25 stranieri non potesse fruire della riduzione del 70 % per recarsi alla località X unicamente perchè in quella località vigeva una riduzione particolare del 50 %.

In altri termini le facilitazioni ferroviarie per gli stranieri che si recano in Italia (50 % per i viaggi individuali e 70 % per i viaggi in comitive di 25 persone) verranno d'ora innanzi applicate senza tenere alcun conto delle eventuali facilitazioni in vigore per questa o quella località e pertanto senza alcun obbligo di riscossione di bollino. Tengasi per altro pre-



Ettore Moretti

MILANO / FORO BONAPARTE, 12

CANOTTI SMONTABILI

che queste facilitazioni per stranieri im-
pone l'obbligo di una permanenza di sei
settimane in Italia dalla data di entrata nel Regno
dal passaporto, mentre le facilita-
zioni eccezionali in vigore eventualmente per
determinate località non impongono l'os-
servanza di un minimo di soggiorno. Sarà
lo stesso straniero che vuol recarsi in
Italia a scegliere a seconda delle sue esigenze
le facilitazioni di carattere generale per
le altre di carattere eccezionale che non
sono alcun obbligo simile.
Queste facilitazioni, sempre per i
stranieri in Italia, è stata introdotta
una ulteriore innovazione, per esempio
per i viaggiatori che non corrispondano
precisamente a un viaggio di andata-ritorno, per esempio
viaggio circolare, ed inoltre potranno
anche il minimo di soggiorno sia com-
putato anche con le fermate nel viaggio di
andata. Per esempio una comitiva prove-
niente da Chiasso e diretta a Siena potrà
fare l'obbligo del soggiorno, trattenen-
dosi due giorni a Siena, e poi nel ritorno tre
giorni a Milano. Per fruire di questa
facilitazione occorre chiederne autoriz-
zazione alle Sezioni Commerciali delle Ferrovie
Statali, che si trovano in ogni capoluogo di
regione.

Ricordiamo ancora per evitare ai nostri
lettori che volessero fruire delle facilitazioni e
riduzioni della stagione estivo-autunnale d'in-
correre in irregolarità, che, pur avendo i bi-
glietti, come già detto, una validità comples-
siva di 60 giorni (prorogabile mediante un
supplemento del 2 % fino a 30 giorni), è da
tenere presente quanto appresso:

a) biglietti di andata-ritorno alle stazioni
balnearie termali e per il Trentino e l'Alto Adige.

Agli effetti dell'andata e del ritorno ciascuna
delle due corse si considera come effettuata
con biglietti di corsa semplice.

Quindi se si tratta di biglietti per stazione
distante non più di 200 km. non si ha diritto
ad alcuna fermata intermedia ed il viaggio
una volta intrapreso, o nell'andata o nel ri-
torno, deve essere compiuto senza interruzione.

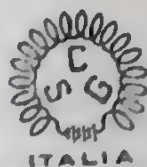
Se si tratta di biglietti con percorrenza supe-
riore ai 200 km. la corsa di andata deve essere
effettuata, fermate compreso, entro un tempo
commisurato ad un giorno per ogni 100 km. ed
analogamente quella di ritorno. Per l'andata
non si conta il giorno di acquisto del biglietto.
Le fermate, tanto per la corsa di andata,
quanto per la corsa di ritorno sono accordate:

1	fermata per biglietti di percorrenza dal	201	ai	300	km.
2	"	"	"	301	600
3	"	"	"	601	900
4	"	"	"	901	1000
5	"	"	"	1001	ed oltre.



CGS.

ISTRUMENTI DI MISURA
SOCIETÀ ANONIMA



MONZA
VIA CAVALLERI 2

Contatori Elettrici

Wattmetri Voltmetri Amperometri
indicatori e registratori da quadro
e portatili

Trasformatori di misura



b) Per i biglietti rilasciati all'estero o alle stazioni di confine con riduzione del 50 % o 70 % in base alle facilitazioni di carattere generale per stranieri, nessuna limitazione esiste quanto al numero delle fermate e nessuna altra limitazione nell'effettuare il viaggio di andata-ritorno che quella della validità complessiva del biglietto, cioè dei 60 giorni.

Vengono inoltre mantenute in vigore per questa stagione estivo-autunnale altre riduzioni e facilitazioni di carattere minore e di carattere locale che esistevano anche lo scorso anno quali:

a) le facilitazioni (riduzioni del 30 %) per i viaggi individuali di andata-ritorno in destinazione degli scali del Garda per i provenienti dalle stazioni dei tratti Milano-Venezia, Bergamo-Rovato, Mantova-Verona, Merano-Rovereto, Verona-Mori;

b) le facilitazioni (riduzione del 50 %) per i viaggi individuali di andata-ritorno, e di abbonamenti mensili e quindicinali per determinate località balneari e termali.

Le relazioni per le quali vengono emessi i biglietti di andata-ritorno e di abbonamento di cui al punto b) sono rese note al pubblico con manifesti nelle stazioni.

Per coloro che non intendessero valersi di queste riduzioni di carattere generale e desiderassero conoscere quali riduzioni in occasione di determinate manifestazioni sono finora preannunciate per località balneari e termali, ricordiamo: *Fiume* (Decennale dell'Annessione: riduzione del 70 % dal primo luglio al 20 settembre); *Genova* (giugno Genovese: riduzione del 70 % fino al 31 luglio); *Livorno* (Estate Livornese: riduzione del 70 % fino al 31 agosto); *Montecatini* (manifestazioni varie: riduzione del 50 % fino al 15 settembre); *Pola* (Estate Istriana: riduzione del 50 % nel luglio-agosto); *Trieste* (giugno Triestino: riduzione del 70 % fino all'8 agosto); *Postumia* (visita alle Grotte Demaniali: riduzione del 50 % dal 17 maggio al 30 settembre); *Riccione* (Estate di Riccione: riduzione del 70 % fino al 31 agosto); *Salsomaggiore* (manifestazioni

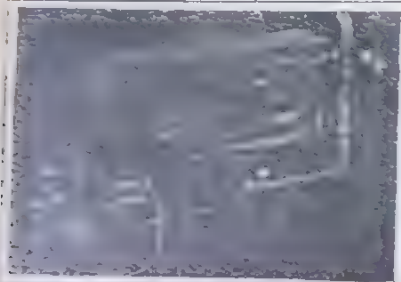
varie: riduzione del 50 % fino al 15 agosto); *Napoli* (manifestazioni varie: riduzione del 50 % fino al 31 agosto); *Rapallo* (manifestazioni varie: riduzioni del 50 % fino al 31 agosto); *Grado* (stagione estiva: riduzioni del 50 %); *Venezia* (Biennale d'Arte ed Estate Veneziana: riduzione del 50 % e del 70 % a seconda dei periodi fino al 15 ottobre); *Rimini* (Esposizione di pittura e scultura: riduzione del 70 % fino al 31 agosto), ecc.

Come già abbiamo ricordato altre volte dalle colonne di questa Rivista nel dare notizie delle riduzioni di viaggio, i nostri lettori interessati faranno bene a rivolgersi alle agenzie e alle biglietterie di stazione per avere maggiori e più precisi dettagli potendo verificarsi che nel corso di pubblicazione della Rivista avvengano mutamenti ed aggiunte nell'elenco delle facilitazioni.

Riunioni ferroviarie internazionali.

Due importanti riunioni internazionali che interessano il traffico viaggiatori hanno luogo in questa stagione. L'una probabilmente sarà già stata tenuta quando verrà pubblicata questa Rivista: si tratta della sessione annuale dell'Unione per l'emissione dei biglietti combinabili internazionali.

Questa riunione si tiene quest'anno a Palermo. In essa deve essere esaminata, fra altro, la possibilità di apportare nuove agevolazioni ai viaggiatori con i biglietti combinabili. Il biglietto combinabile permette di riunire sotto copertina più tagliandi riferentisi ciascuno ad un percorso differente, dimodochè il viaggiatore può, a suo grado, combinare in tal modo itinerari di viaggio svariatissimi, di andata-ritorno, circolari, semi-circolari, a zig-zag, comprendendo inoltre nell'itinerario stesso percorsi di linee di navigazione e automobilistiche. Siccome all'Unione partecipa la quasi totalità delle ferrovie dell'Europa continentale (esclusa l'U.R.S.S.), è molto agevole al viaggiatore di combinarsi preventivamente itinerari tra i più interessanti. I combinabili internazionali offrono il vantaggio, come i biglietti diretti in-



La grossa vettura resa economica come la vettura utilitaria
mediante l'impiego della nafta col

VAPORIZZATORE O.M.P.

FUNZIONAMENTO PERFETTO GARANTITO

OFFICINA MECCANICA PARMENSE - PARMA

Uffici: Via Farini N. 97 Telefono 22-96

Officina: Viale Piacenza N. 70 - Telefono 27-58

GLOBOIL
LUBRIFICANTI MATTER - MESTRE

...al cui resto essi appar-
...di essere emessi sotto la respon-
...le Amministrazioni ferroviarie e
...ben determinato anche perchè
...dei prezzi afferenti ai percorsi
...effettuata in base a cambi uff-
...dalle stesse amministrazioni ter-
...di accumulare agevolazioni a
...L'idea di accumulare agevolazioni a
...sistemi è opportuna e non costituisce
...prima della guerra, questi bi-
...erano una certa riduzione di prezzo
...della tariffa ordinaria. Del resto
...di riduzione di prezzo è già ora
...per gli itinerari circolari e risulta
...modo speciale di calcolo della tariffa
...nale.

La seconda riunione, che riguarda la ses-
...annuale dell'Unione Internazionale delle
...si tiene a Baden-Baden nel mese di
...Questa organizzazione si occupa prin-
...di studi: le sue conclusioni e rac-
...azioni sono poi esaminate dalle ammi-
...ferroviarie a titolo di suggerimento:
...le deliberazioni dell'U. I. C. hanno un
...valore, in quanto delegati in seno
...organizzazione sono funzionari specialisti
...varie amministrazioni ferroviarie. Que-
...all'ordine del giorno, oltre varie que-
...rilettenti il traffico dei viaggiatori, vi
...questioni rilette il trasporto del ba-
...a domicilio e... dei cani. I seguaci di

Nembrotte apprenderanno così da queste co-
lonne che un consesso internazionale di alti
funzionari si occupa anche del trasporto di-
retto dei cani. In proposito ricordiamo che già
la convenzione internazionale in vigore tra
le ferrovie europee contempla il caso del tra-
sporto dei cani. Il non avere poi nella pratica
esteso tal genere di trasporto, dipende dal
fatto che esso è richiesto raramente e che pre-
senta talvolta serie difficoltà per ragioni di
formalità e di norme d'igiene alle frontiere in
relazione alle leggi vigenti in alcuni paesi.
A titolo di cronaca informiamo che nella con-
ferenza tenutasi a Roma nell'ottobre scorso
per la revisione delle convenzioni internazio-
nali dei trasporti per ferrovia, le norme rela-
tive al trasporto dei piccoli animali o presso
il viaggiatore in vettura o nel bagagliaio sono
state notevolmente ampliate. Non è perciò da
parte della Ferrovia che possono sorgere le
difficoltà, ma piuttosto da parte delle autorità
di frontiera, appunto come abbiamo accen-
nato, a causa delle norme particolarmente ri-
gorese di qualche legislazione. In ogni modo
noi attendiamo con curiosità di conoscere che
cosa proporranno i delegati della conferenza.

Nel luglio si terrà a Cracovia la conferenza
del Comitato internazionale dei trasporti, il
cui compito è di preparare norme e disposizioni
a complemento o in esecuzione delle conven-
zioni internazionali ferroviarie. Il Comitato
predispone fin d'ora le modificazioni rese

L'Italia

produce materiale sensibile
che non teme confronto!



fornisce tutto il materiale sensibile

CLASSE - LASTRE - PELLICOLE

per FOTOGRAFI PROFESSIONI-
NALI E DILETTANTI —

per FOTOGRAFIA AEREA —

per LA TECNICA DI RIPRODUZIONE

SALMOIRAGHI

Le **MACCHINE**
FOTOGRAFICHE
dall'ottica impeccabile!

SALMOIRAGHI

ha le sue Filiali a:

Milano - Via Orefici, 5
Corso B. Aires, 8

Roma - Piazza Colonna
(angolo Sabini)

Napoli - Via Chiaia, 190, 191, 192

necessarie dalla revisione dei testi di convenzioni avvenuta — come abbiamo accennato a Roma nello scorso ottobre.

Prima del prossimo mese si terrà in Italia la conferenza annuale per i servizi in ferrovia dei viaggiatori tra l'Europa, la Russia europea e l'Estremo Oriente. L'Italia partecipa a questa conferenza e vi sarà certamente rappresentata.

Un diritto fisso per le fermate intermedie e una domanda scritta di 24 ore per richiedere una deviazione.

Si consoli il nostro lettore: quello che riferiamo non riguarda il nostro Paese. E' certo però che le norme che vigono in materia di fermate intermedie e di istradamenti sono molto diverse da Paese a Paese.

Le norme più liberali per le fermate intermedie sono quelle adottate dalla Svizzera, la quale entro i limiti di validità del biglietto ammette un numero illimitato di fermate: notisi peraltro che la Svizzera ha una tariffa a base costante, dimodochè al viaggiatore tanto costa un biglietto per un lungo percorso complessivo, quanto tanti biglietti per percorsi frazionati compresi in quello complessivo.

In Italia il sistema delle fermate intermedie in numero illimitato è ammesso in genere per i viaggiatori muniti di biglietti diretti internazionali e per i viaggiatori residenti all'estero fruanti di certe facilitazioni, nessuna formalità è richiesta al viaggiatore. Per i biglietti in servizio interno emessi oltre i 200 km. si consentono da 1 a 5 fermate a seconda della distanza: nessuna formalità è richiesta. I biglietti ordinari hanno la validità di 1 giorno ogni 100 km. (non compreso il giorno di partenza) ed entro i limiti di tale validità il viaggiatore può sostare quanto crede nella, o nelle fermate prescelte lungo il percorso e che a lui sono concesse in proporzione alla distanza totale del percorso stesso.

Vi sono paesi invece dove le fermate si concedono con molta parsimonia, con for-

malità ed anche... col pagamento di una sovrattassa.

Così, in Francia — a citare un esempio — il viaggiatore ha diritto, in relazione alla lunghezza del percorso, a compiere da 1 a 3 fermate, però perchè egli possa fermarsi occorre che si faccia autorizzare di volta in volta, anche dove intende fermarsi e che paghi un diritto fisso, il quale varia a seconda della classe per la quale è stato rilasciato il biglietto. La validità del biglietto viene prorogata di 24 ore per ogni fermata, il che significa che il viaggiatore non può fermarsi di più di 24 ore. Questo sistema del diritto fisso è praticato anche in molti paesi nordici.

Veniamo ora alla questione degli itinerari. Come sappiamo presso quasi tutte le amministrazioni — *però in proporzione assolutamente inferiore a quanto è concesso in Italia* — si consente che il viaggiatore possa seguire itinerari anche più lunghi, quando in effetti questi risultano più comodi per ragioni di treni, di coincidenze, ecc. In qualche paese si è adottato il sistema molto sbrigativo di fare in tal caso un prezzo comune medio fra i vari itinerari, che vien fatto pagare al viaggiatore quale si sia l'itinerario che egli scelga. In Francia se il biglietto non è chiesto per la via più breve o per quella abitualmente seguita, il viaggiatore deve presentare domanda scritta su apposito modulo almeno due ore prima nelle stazioni principali e... ventiquattro ore prima della partenza nelle stazioni secondarie!

Le future carrozze tedesche di 3ª classe saranno imbottite.

Le carrozze di 3ª classe delle Ferrovie Germaniche, saranno fra poco rese più comode perchè verranno fornite di sedili e di schienali elastici rivestiti di *peluche*. L'adattamento sarà per ora eseguito sulle carrozze poste in circolazione dal 1919 in poi e in servizio sui treni diretti, ma verrà in seguito esteso anche a vetture di più antica data.

RADIOASCOLTATORI ATTENTI!...

Prima di acquistare Dispositivi Antidisturbatori o simili

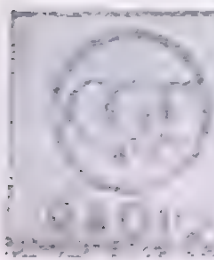
Prima di far riparare, modificare, cambiare la Vostra Radio

Prima di comprare Valvole di ricambio nel Vostro Apparecchio, consultate, nel Vostro interesse l'Opuscolo illustrato

90 pagine testo - numerosi schemi - norme pratiche per MIGLIORARE L'AUDIZIONE dell' APPARECCHIO RADIO
 3 spedisco dietro invio di L. 1 anche in francobolli

Laboratorio Specializzato Riparazioni Radio

Ing. F. TARTUFARI - Via dei Mille 24 - TORINO



... e ricordatevi di
 ... C. G. E.

... SENZA RIVALI

... MILANO



POSTE-TELEGRAFI

Servizio di Posta Aerea.

dal 10 maggio 1938 a tutto il mese di agosto p. v. l'orario in vigore per servizio di posta aerea sulle seguenti linee è stabilito come appresso:

Linea Roma-Milano	Roma	a. 9,45	15,30
p. 6,45	Milano	p. 6,45	12,30
a. 11,45			
Linea Milano-Torino:	Milano	a. 12,05	
p. 18,10	Torino	p. 11,15	
a. 19 —			
Linea Milano-Monaco Baviera:	Milano	a. 15,30	
p. 9,30	Mon. Bav.	p. 13 —	
a. 12 —			
Linea Milano-Zurigo:	Milano	a. 16,45	
p. 12,30	Zurigo	p. 15 —	
a. 14,15			

Il servizio per tutte le predette linee è giornaliero.

Nuove disposizioni e tariffe telegrafiche.

I telegrammi di stampa per Bändär Abbas (Persia) sono ammessi anche per via Eastern, con la tassa di lire-oro 1 per parola.

I telegrammi per le Isole Comore (Africa orientale) non si accettano più a rischio dei mittenti.

I telegrammi per la Costa francese dei Somali (Africa orientale) si accettano soltanto con l'indicazione di via *Eastern-Cairo-Radio*, con le seguenti tasse per parola in lire-oro: telegrammi ordinari 2,50; telegrammi CDE 1,50.

Le tasse in lire-oro per i telegrammi diretti ai Paesi seguenti, per le vie sottoindicate, sono variate come appresso:

Paesi di destinazione e vie d'istadamento	Tasse per parola				
	Ordinari	di stampa	CDE	Differiti LC	NLT
S. Andrés (isola). Tutte vie esistenti	3,16	0,99	1,896	1,58	1,055
Colombia (rep.). Tutte vie esistenti	3,16	0,99	1,896	1,58	1,055
Marchesi (isole) via Eastern:					
Ufficio di Atuona ...	5,065	—	3,039	—	—
Ufficio di Tasohae ...	5,17	—	3,102	—	—
Pomotou (arcip.)	5,065	—	3,039	—	—
Raiatea (isola)	5,38	—	3,228	—	—
Rotuma (isola)	3,49	—	2,094	1,745	—
Samoa (isole) vi Eastern:					
Ufficio di Tutuila (Pago)	4,12	—	2,472	—	—
Ufficio di Apia	4,12	—	2,472	—	—
Uffici di Alcipata, Fagamalo, Tuasivi ..	4,33	—	—	—	—
Ufficio di Salailna ..	4,625	—	—	—	—
Tahiti (isole) via Eastern	4,855	—	2,913	—	—



Esigete i nostri
Fiaschetti
Originali

VINI BERTOCCHINI LIVORNO

ALEATICO · LACRYMA CHRISTI
VINI SANTI · PASSITI · VERMOUTH

GIOCONDA

Acqua purgativa italiana - Non irritante - L'ideale nelle malattie del Ricambio.

F. Bisleri & C. - Milano

Le tasse delle vie *Eastern* e *Francia-Dakar* per i telegrammi diretti agli uffici della Regione delle Amazzoni (Brasile) sono equiparate a quelle vigenti per le altre vie.

Le tasse di via *Eastern* per i telegrammi diretti ai Pacsi seguenti dell'Oceania sono equiparate a quelle vigenti per via *Italcable*: Cook o Herveo (uffici di Aitutaki, Abiu, Mangaia, Manke e Rarotonga), Figi Gilbert ed Ellice, Loyauté, Marshall (ufficio di Mauru), Norfolk, Nuova Caledonia, Nuove Ebridi, Salomone, Tonga o Amici, Unione, Wallis.

Francobolli celebrativi

Con recente provvedimento è stata prorogata al 31 luglio c. a. la vendita dei francobolli celebrativi del Decennale della Marcia su Roma e dell'avvento al potere del Fascismo, e al 31 agosto dello stesso anno la loro validità.

Vaglia postali per via aerea.

Sono stati ammessi al trasporto per via aerea i vaglia postali per l'interno e per l'estero, mediante il pagamento della soprattassa speciale di trasporto stabilita per la categoria delle lettere e cartoline.

Per utilizzare il nuovo mezzo di spedizione deve essere fatta richiesta, all'atto di emissione di ciascun titolo all'ufficio postale, corrispondendo l'importo delle sopratasse, prescritte.

Scatolette con valore dichiarato.

Dal mese di maggio u. s. è stato attivato lo scambio delle scatolette con valore dichiarato con l'Estonia. Dette scatolette, in partenza, devono essere accompagnate da 3 dichiarazioni doganali.

Corrispondenze e pacchi per Edirne (Turchia).

Edirne è la nuova denominazione assunta dalla città di Adrianopoli. Le corrispondenze e i pacchi postali che fossero colà spediti con la vecchia dicitura di « Adrianopoli » vengono respinti all'origine.

Lettere-telegrammi per l'Africa meridionale.

Sono ammesse le lettere-telegrammi DLT per l'Africa meridionale alle seguenti tariffe per via *Italo-Radio*:

Africa del Sud e Sud-Ovest	lire-oro per parola	0,535
Nyassaland e Rhodesia del Nord ..	"	0,67
Rhodesia del Sud	"	0,57

Altre condizioni: le stesse vigenti per altre vie.

Servizio dei pacchi coll'Iraq e colla Persia.

Sono state ridotte le tasse di spedizione dei pacchi diretti nell'Iraq e in Persia da oltre 1000 a 2000 gr.

Via Egitto-Palestina-Iraq	L. 24,80
Via Palestina-Iraq	" 22,95

Persia settentrionale:

Via Egitto-Palestina-Iraq	L. 25,75
Via Palestina-Iraq	" 23,90

Persia meridionale:

Località servite dagli uffici di Bender-Abbas, ecc.:

Via Egitto-Palestina-Egitto	L. 27,20
Via Palestina-Iraq	" 25,35

Località servite dagli uffici di Zahédan, ecc.:

Via Egitto-Palestina-Iraq	L. 29,80
Via Palestina-Iraq	" 27,95

Telegrammi per la Siria e il Libano.

Sono variate come appresso le tasse per parola in lire-oro di via *Italo-Radio*:

Telegrammi ordinari	1,52
" di stampa	0,64
" CDE	0,912
" differiti	0,76
" di stato delle Autorità Italiane	0,885

Pacchi per la Norvegia

Le tasse di spedizione sono state variate come segue:

	kg. 1	kg. 5	kg. 10	kg. 15	kg. 20
Via Germania-Danimarca	L. 10 —	15,95	30,15	45,25	62 —
Via Germania-piro-scafi norvegesi ..	" 9,10	14,65	27,60	42,40	56,80

Restano invariate le tasse per la via Germania-Svezia (soltanto pacchi urgenti).

Telegrammi per la Bolivia in linguaggio convenuto.

Non devono più portare alla fine del preambolo il nome del Codice adoperato.

Pacchi diretti in Grecia.

L'Amministrazione postale ellenica ha, con recente disposizione, aperto al servizio dei pacchi i seguenti uffici:

Kalamos-Itaque (isola) = solo pacchi ordinari.
Kertesi = pacchi ordinari e valori.
Manessi-Kalavryton = pacchi ordinari e valori.

Con pari effetto sono stati inoltre abilitati al servizio dei pacchi valori gli uffici di Manolas e di Sidironeron (ex Ossensitsa).

SCIROPPO PAGLIANO

PROP. GIROLAMO PAGLIANO

INDOLFINI, 18

S P O R T

Automobilismo.

Si riassumono qui gli avvenimenti che già hanno nel passato della stagione sportiva, oltre se ne svolgono altri di non minore interesse che per le differenti ragioni incatenano la loro genesi. La classica *Mille Miglia* ha luogo come di consuetudine ad una prova di gran suggestione. Gli organizzatori volentieri mai suggerivano che la corsa si svolgesse in una giornata per poter fruire per il maggior tempo della luce diurna. A questa determinazione non sarebbe stata possibile nei primi anni della competizione, si venne quando i risultati provarono che con la partenza data ai primissimi chiarori dell'alba tutte le macchine avrebbero potuto compiere il percorso entro la mezzanotte. L'esperimento di quest'anno, pienamente riuscito, ha certamente contribuito non soltanto alla regolarità della competizione, ma altresì al miglioramento delle medie.

Il tanto atteso confronto Varzi-Nuvolari si risolse in quest'occasione in favore del primo che ebbe un finale di gara assoluta-

mente travolgente, tanto che la media della coppia Varzi-Bignami si elevò appunto nella seconda parte del percorso e si elevò a 114 km. 307 per i km. 1615 coperti in ore 14 08' 05" con un vantaggio di oltre 8 minuti su Nuvolari-Siena. Il successo di Alfa Romeo si completò con il terzo posto di Chiron-Rota. Significativo fu il successo di Taruffi-Bertocchi nella categoria 1100 con la Maserati, i quali distaccarono di oltre un'ora e 20 minuti la M. G. di Lurani-Pen Hughes, alla media che fu una rivelazione di 103 km. 327 e che è superiore a quella fornita da macchine di cilindrata superiore. La vittoria nella classe 1500 toccò a Marocchina-Comotti su Alfa Romeo e nella 2000 a Pertile-Sorroch su Alfa Romeo. Nella classe oltre 3000 trionfò la Lancia-Astura di Nardilli-Pintacuda.

Non ebbe troppa fortuna il *Circuito Bordin* di Alessandria. Il doloroso tragico incidente della giovane recluta dello sport automobilistico, il locarnese Pedrazzini e il ribaltamento di Nuvolari gettarono un'ombra di tristezza. Malgrado tutto ciò, la vittoria di Varzi a 136,832 di media sui 120 km. all'ora afferma che, dal lato sportivo il successo fu pieno. Chiron, ormai affiatatosi con la macchina su strade italiane era assai vicino al vincitore. Terzo fu Mario Tadini.

La prima corsa in salita dell'annata, la classica *Parma-Poggio di Berceto* ebbe un esito

LASTRE - PELLICOLE - CARTE

CAPPELLI

PER TUTTE LE ESIGENZE
DELLA FOTOGRAFIA



LASTRE SUPERPANCR. CROMEICA
PELLICOLE SUPERC. 26 SCH.
PELLICOLE SUPERPANCRO

GRANDE CONCORSO FOTOGRAFICO
MARZO-OCTOBRE 1934 - CHIEDERE IL REGOLAMENTO

CAPPELLI

lietissimo. L'attacco ai vecchi records riuscì in pieno e, per merito di Nando Barbieri il tempo venne abbassato di quasi 29 secondi. Il fatto che Barbieri fu l'ultimo a partire e fu poi il vincitore, dice come fino all'ultimo la battaglia fu sospesa. I risultati furono i seguenti: Categoria corsa: Barbieri (Alfa Romeo) in 54'08" $\frac{1}{2}$, media 98,130. Classe fino a 1500: 1° Platé (Talbot) alla media di 80,037. Categoria sport oltre 2000: 1° Pietro Gherzi (Alfa Romeo) media 97,266. Classe fino a 2000: Azzoli (Alfa Romeo) media 91,208. Classe fino a 1500: Berrone (Maserati) media 88,995. Classe fino a 1100: Tuffanelli (Maserati) media 88,300.

Lotta.

A Roma si svolsero in aprile i *Campionati europei di lotta per dilettanti*. V'erano, in effetti, tutti i più accreditati atleti di tutte le Nazioni e l'avvenimento assurse a grandissima importanza. I rappresentanti italiani, che si sapeva avrebbero incontrato atleti superiori, si difesero nel modo più brillante. Nizzola fu però privato di un legittimo successo da parte dei giurati stranieri; Gozzi dovette lottare in condizioni fisiche minorate e Callegatti non fu certo inferiore al suo avversario Nordling che ebbe favorevole il verdetto. Tuttavia Gozzi e Callegatti riuscirono ugualmente a piazzarsi al terzo posto delle rispettive categorie.

La Svezia conquistò il primato assoluto fra le Nazioni, seguita da Finlandia, Germania e Ungheria. La situazione internazionale in questo sport rimane quelle che era lo scorso anno, né accenna a mutare. Sette titoli di Campionato toccarono agli atleti scandinavi ed uno, quello dei medio massimi ad un lottatore tedesco.

Ciclismo.

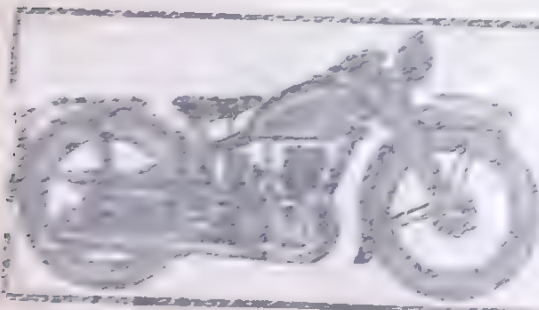
Dopo la vittoria di Guerra nel Giro della Campania, già segnalata nel fascicolo precedente, Mario Cipriani, che in quella corsa fu secondo, vinse la *Milano-Torino* km. 243, alla media di 33 km. 702 sotto il maltempo. A quella corsa non erano ammessi i corridori della categoria maggiore, ma il tempo impiegato assicura che anche gli assi non avrebbero potuto far meglio. L'arrivo frazionato dei concorrenti è un'altra prova dell'intensità della lotta e dell'ardore posto da questi corridori che rappresentano i rincalzi delle

nostre forze ciclistiche. Teani, Graglia, Castiglioni, Sella, Taddei, Folco, Molinar che seguirono nell'ordine possono considerarsi attori di notevole efficienza.

Successivamente si svolse in due tappe, da *Milano a Forlì* 282 km. e da *Forlì ad Ascoli Piceno* 281 km., una corsa che non ebbe completamente favorevole il tempo, così che essa divenne greve, malgrado non vi fossero salite degne di menzione. Raffaele Di Paco batté un folto gruppo nella volata di Forlì concludendo in suo favore il primo episodio alla media di 33 km. 457, davanti a Meini e a un notevole gruppo. All'indomani Di Paco contrariato da alcune forature di tubolari fu costretto a ripetuti inseguimenti e all'arrivo fu preceduto da Meini, vincitore alla media di 35,218, invertendo esattamente il precedente ordine d'arrivo, in modo che la corsa vide nella classifica finale due vittoriosi a pari merito e cioè Di Paco e Meini. Terzo risultò Battesini, davanti ad Andretta e a Lusiani.

Il *Giro della Toscana* km. 275, seconda prova del Campionato italiano assoluto diede luogo ad una prova quanto mai combattuta. Staccati sulle salite gli stessi Binda, Bertoni, Bovet e Guerra, dalla decisione di Cipriani, Martano e dalla rivelazione Vignali, nessuno dei dominati trovò poi la forza di tentare nell'inseguimento la riparazione allo scacco subito in salita. Ed il terzetto, non rinunciò alla speranza di cogliere un ambizioso successo e in bell'accordo filò verso il traguardo dove Cipriani batté Martano e Vignali, realizzando la media di 30,555. Gli staccati giunsero a sei minuti dai primi e fu Binda che batté Bovet, Guerra, Bertoni, Olmo, Folco e molti altri nella volata per il quarto posto. Con questo successo Mario Cipriani di Prato passò in testa nella classifica di Campionato con un discreto vantaggio su Guerra.

A fine aprile la *Cittiglio-Presolana-Lefte* km. 245 (corsa di nuova istituzione, ma che merita di restare nel calendario per la varietà del non facile, ma quanto mai pittoresco percorso), provò sulle salite bergamasche il valore di alcuni concorrenti, che fornirono una corsa assai combattuta nella seconda parte del tracciato, cioè nei punti più faticosi, per le lunghe salite e per le non facili discese. Al giogo della Presolana Como, Bertoni, Sella e Gotti erano tuttora insieme e per quanto Bertoni e Como facessero per staccarsi non vi riuscirono. Il quartetto giunse insieme al traguardo di Lefte e Bertoni vinse su Como,



DKW

La più grande fabbrica di Motocicli del Mondo

Cilindrata 175 - 200 - 250 - 350 - 500

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:

CAVANI BRUNO - Bologna

VIA DEL PORTO 18 - TELEFONO 26728

Gatti e Gotti alla notevole media oraria di km. 410, significativa perchè le strade della montagna erano notevolmente inghiaiate e in certo perfetto.

Motociclismo.

Tra le manifestazioni motociclistiche svolte nel mese di aprile una merita di esser specialmente segnalata e cioè il *Gran Premio di Industria italiana* tanto successo colto dall'industria italiana tanto nella categoria 250, quanto nella categoria 500. Tre macchine concorsero al *Gran Premio di Barcellona*. Nella categoria 250 Stanley Wood con Guzzi vinse alla media di 88,812, stabilendo il nuovo record di quel percorso, seguito da Sandri pure di Guzzi. Lo stesso Stanley Wood vinse con grande autorità anche la categoria 500 alla media di 84,034. media che rappresenta il nuovo record di quel circuito.

Al *Circuito d' Alessandria*, svoltosi otto giorni prima di quello automobilistico, si ebbero questi risultati: Categoria 175, km. 120: Lama (M. M.) media 96,099. Categoria 250, km. 120: 1° Cavacciuti (C. F.) media 92,036. Categoria 350, km. 160: 1° Mario Ghersi (Velocette) media 104,314. Categoria 500: km. 160: 1° Valerio Riva (Norton) media 106,073.

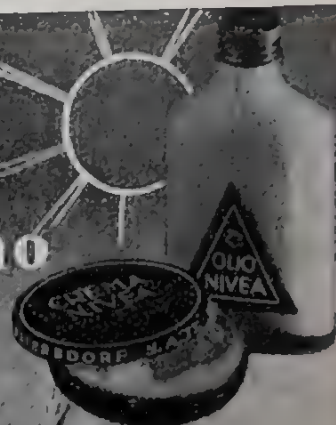
Sul tratto Sassi-Superga km. 4,750 si svolse la *Sassi-Superga*, senza una notevole parte-

cipazione delle forze motociclistiche, ma con elementi locali. Nella categoria corridori la classe 175 fu vinta da Giacobbe (Benelli) alla media di 54,983, la classe 500 da Colombo (Aquila) alla media di 68,017. Fra le motorizzate fu primo Mazza con Harley-Davidson alla media di 58,005. Nell'altra categoria la classe fino a 250 fu appannaggio di Lino (Piazza 175) alla media di 56,472 e la classe oltre 250 fu vinta da Galante (Lynx 500) alla media di 64,528.

Il *Circuito del Monte Berico* a Vicenza, funestato da dolorosi incidenti, ebbe una notevole partecipazione di concorrenti, specialmente nel Gruppo B, per il quale fu anzi necessario far disputare tre eliminatorie. Nella finale fu primo Omobono Tenni (Norton) che compì i 20 giri del Circuito, km. 24, in 17,44, alla media di 81,201. Nel gruppo A, per macchine fino a 175 il successo arrise a Silvio Giorotto che vinse sui 25 giri, km. 30, in 23,24 1/5 alla media di 76,368.

La tradizionale corsa motociclistica romana sulla *salita della Merluzza*, 3 km., ottenne anche quest'anno un discreto successo di partecipanti. Questa gara si può veramente chiamare la prova che collauda i giovani, perchè sono infatti molte le reclute di questo sport che vi partecipano. Basti dire che vi hanno partecipato, pur fuori gara, giovanetti di 11 e di 13 anni! Il che non dovrebbe essere tollerato.

Al sole per tutto il giorno



È nota la benefica azione che i raggi solari possono esercitare sul nostro corpo. Il loro influsso ci procura, oltre che quel bronzee colore da tutti ammirato, altri più notevoli e salutar vantaggi. Prima però di esporci al bagno solare, applicare

CREMA od OLIO NIVEA

Entrambi diminuiscono anzitutto il pericolo dei bruciori del sole ed anche dei forti raffreddamenti, mentre favoriscono un uniforme abbronzamento naturale. Non esporre mai al sole il corpo bagnato. Nei giorni afosi poi la Crema Nivea dà inoltre un senso di delizioso refrigerio.

CREMA NIVEA - Scatole: da L. 1,80 a L. 6,-

Tubetti: " 3,- " 4,50

OLIO NIVEA - Flaconi: " 2,50 " 7,50

BEIERSDORF S. A. R. MILANO, Viale Monza 289

Ecco i risultati: Categoria corridori: Classe 175: 1° Giorgi (Benelli) media 107,784. Classe 250: 1° Melmeluzzi (C. F.) media 125,289. Classe 350: 1° Colabattisti (Miller) media 128,000. Classe 500: 1° Juliano (Rudge) media 127,960. Sidecars: 1° Sica (Gilerà) media 100,185. Categoria dilettanti: Classe 175: 1° Tiranti (G. D. 125) media 75,313. Classe 250: 1° Calvi (X) media 92,150. Classe 500: 1° Formichi (Miller) alla media di 129,406 che rappresentò il miglior tempo della giornata.

Ippica.

Il primo periodo primaverile della stagione di corse al galoppo, si è chiuso a fine aprile con la *Oaks d'Italia* a Milano, con il *Premio Conte Felice Scheibler* a Roma, con il *Premio dell'Arno*, la più anziana fra le corse italiane, a Firenze.

Le prove dei tre anni sono quelle su cui si impernia buona parte del programma annuale dell'ippica e la più recente di Milano, quella per le *Oaks d'Italia*, riservata alle femmine, mise finalmente a confronto *Bernina* di Tesio-Incisa con *Ostia* di De Montel, che erano state le eroine delle corse di due anni. *Bernina* si era presentata assai presto in corsa quest'anno ed aveva già riportato a Roma il Premio Regina Elena e il Premio Parioli, due prove classiche per i cavalli di tre anni. La cavalla fu poi trasferita a Milano per allinearsi nel Premio Emanuele Filiberto nel quale affrontava per la prima volta i 2000 metri. Il viaggio poco favorevole e inopportuno, perchè conchiusosi proprio poche ore prima della prova, contribuì a rendere nervosa la puledra che non resse al confronto con l'ottimo Amur, il quale risolse a suo favore un duello con *Bernina*, riuscito assai interessante. Non essendo le altre puledre rimaste iscritte della classe delle due nominate la prova si svolse, come appunto era stato previsto, fra *Ostia* e *Bernina*. Quest'ultima prevalse e nel modo più netto.

A Roma nel *Premio Conte Felice Scheibler* svoltosi lo stesso giorno e sulla distanza di 2200 metri, la vittoria toccò a Shoshoni di Razza Villa Verde, cavallo che ha tutti i requisiti per figurare in seguito.

L'*handicap* dell'Arno all'Ippodromo delle Cascine (alla sua 91ª edizione), raccolse un buon numero di cavalli. La vittoria toccò a Welcome di Chantre.

Calcio.

Il F. I. C. ha deciso di far giocare la prima partita di calcio tra le squadre che hanno vinto il Campionato di calcio italiano nel 1934 e nel 1935.

molto con manifesti segni di compiacimento questa nuova conquista, frutto di tenacia e di perseveranza. La Juventus aveva avuto nei primi mesi dell'anno un periodo di offuscamento di fronte ai suoi componenti e qualche incertezza per la forzata assenza di qualche suo giocatore. Ma non si perdettero d'animo e non abbandonò mai il suo secondo posto di classifica per quanto aumentasse il suo distacco dalla squadra di testa, l'Ambrosiana-Inter. A poco a poco il vantaggio fu rosicchiato fino all'ultima partita in cui il crollo dell'Ambrosiana-Inter fu più clamoroso e doloroso per tutti coloro, nei quali il lungo dominio aveva diffuso la certezza della vittoria. Alla fine quattro punti separarono le due rivali.

La classifica del Campionato fu la seguente: Juventus p. 53, Ambrosiana p. 49, Napoli p. 44, Bologna p. 42, Roma p. 40, Fiorentina p. 36, Milan p. 35, Pro Vercelli e Livorno p. 34, Lazio p. 31, Triestina p. 30, Brescia, Alessandria, Torino, Palermo p. 29, Padova p. 27, Genova p. 24, Casale p. 17. A termine di regolamento le ultime tre squadre e cioè Padova, Genova e Casale passano in serie B, mentre le prime quattro dovranno disputare le partite di Coppa Europa, dopo i Campionati del mondo che si sta disputando.

A fine aprile non era ancora finito il torneo finale di Divisione Nazionale B, la squadra vincente del quale entrerà nel gruppo delle sedici squadre di cui dovrebbe essere formato il Campionato Nazionale di Divisione A. A quella data le classifiche erano le seguenti: Bari p. 8, Modena e Sampierdarenese p. 7, Pro Patria p. 5, Vigevanese p. 2, Perugia p. 1. La lotta appare tuttavia indecisa fra Bari, Modena e Sampierdarenese.

Atletismo.

Le prove podistiche hanno avuto in aprile un timido inizio. Il valore degli atleti italiani ha ormai raggiunto anche in profondità una classe internazionale.

In una prova internazionale di corsa su 15 km. per il *Giro della città di Sanremo* molti rappresentanti dell'atletismo francese sono stati dominati dagli italiani che hanno preso i primi due posti. Umberto De Florentis fu primo in 48' 14", distaccando di oltre mezzo minuto G. Balbusso, mentre terzo era il marsegliense Jeattaux, seguito da due connazionali. Venti giorni più tardi gli italiani rendevano ai colleghi francesi la visita in occasione della *Monaco-Nizza* km. 18,150 e raccoglievano un

HEINSEMBERGER

LA MIGLIORE E PIÙ GRANDE PRODUZIONE ITALIANA
SISTEMI PER OGNI SINGOLA APPLICAZIONE

ve doppio successo, invertendo l'ordine
vivo di Sanremo. Balbusso in grande gior-
vinse in 1'43" per 24" di vantaggio
N. Florentis. Il risultato è tanto più note-
quanto molti dei migliori campioni di
era quanto più fra cui il campione di
compete. Il campione di Francia per la
Thery e il campione di Francia per la
B. gest. Balbusso ha battuto anche
della prova che apparteneva a Rerosse
Una prova di marcia km. 10 era
Valentin su Malaspina e il trionfo
si completava con la vittoria del savo-
Petrone nella corsa di 1500 m.

A fine aprile la riunione genovese per la
Coppa Piaggio ha effettivamente inaugu-
la stagione atletica italiana. I risultati
i seguenti: Corsa piana m. 100: 1° Car-
in 11". Corsa piana m. 400: 1° Angelo
in 50" 1/5. Corsa piana m. 1500:
Lanzi in 4' 5". Americana di mezz'ora:
Pro Patria Milano (Beccali, Capoferri,
Kosinski, Peronelli) km. 12,039. Corsa ostacoli
110: 1° Oberweger in 15" 2/5. Salto in lungo:
Carli m. 6.6. Getto peso a due braccia:
Barroncini m. 25,45 (record). Lancio del

martello: 1° Vandelli m. 48,85. Corsa allievi
m. 1000: 1° Martini in 2,42 1/5. Corsa piana
m. 80 signorine: 1° Tedde in 11" 4/5.

I Littoriali.

Dal 1926, quando il Partito Fascista decise
di potenziare la vibrante attività dei Gruppi
Universitari Fascisti, il contributo goliardico
allo sport nazionale, bruciando le tappe, ha
fatto passi giganteschi. Nel volger di pochi
anni il movimento sportivo e studentesco è
diventato un'organizzazione completa che si
accompagna e si fonde con l'attività culturale,
in omaggio all'antica massima che allo spirito
sano occorre un fisico sano. Lo spirito agoni-
stico che presiede alle battaglie leali ed aperte
dello sport affina il carattere ed arma i giovani
per le più dure battaglie della vita.

Mentre si stampa questo fascicolo tremila
goliardi di tutti gli Atenei d'Italia e delle
Accademie sono convenuti a Milano, sede dei
Littoriali dell'Anno XII, per avere i suoi stu-
denti vinti i Littoriali dell'anno prima a To-
rino. Le esigenze dell'andata in macchina di
questo fascicolo ci vietano di pubblicare i ri-
sultati, perchè tutte le prove sono nel periodo
del loro svolgimento. Avremo agio di ripar-
larne nella prossima Rivista. Intanto possiamo
constatare con vivo compiacimento come in
ogni centro d'Italia lo sviluppo dello sport
fra gli studenti si sia grandemente affermato.

Mimosa

EXTREMA - FILM

26° Sch. sensibilità effettiva.
Malgrado la sensibilità raddoppiata, la
grana è ancora più fine di prima!

Confezioni veramente pratiche:

Per Rollfilm 4 × 6,5 6 × 9
5 × 11 cm.

LA SPOLA DOPPIA MIMOSA

Per apparecchi di piccolo formato:

I CARICATORI e ROTOLI:

i rotoli da 6 m., 9,60 m., 12 m.,
e 16 m. preparati con divisioni
si forniscono adesso nella nuova
confezione molto pratica, cioè

L'IMBALLA a TIRAGGIO

Nessuno bisogno togliere e rimet-
tere di nuovo nella scatola. Nessun
spreco di prezzo.

Mimosa A.G. Dresden 21

Il grande
Concorso a Premio
300 000
sulla
per Lire



Exakta Thagee

Il tramonto
delle fotografie prese alla cieca!
Prospetto speciale con condizioni per il con-
corso gratuitamente da tutti i rivenditori op-
pure direttamente dalla



Torino, via Boucheron 2bis

V A R I E

Per il ripristino della Rocca di Spoleto.

Alla Esposizione dei Castelli d'Italia che ebbe luogo nel 1930 in Castel Sant'Angelo a Roma, i visitatori hanno potuto, fra l'altro, notarvi un interessante e diligentissimo progetto elaborato dall'architetto Ugo Tarchi

un grosso, interessante volume «*La Rocca di Spoleto*» (di oltre 350 pag. di gran formato, con tavole fuori testo e prefazione del Sen. Corrado Ricci), inteso a rilevare il grande valore storico e monumentale di quell'imponente propugnacolo medievale, che tanta parte ha avuto in quasi tutti i più notevoli eventi della storia italiana dei secoli XIV-XVI. Tanti cospicui personaggi rappresentativi della vita di quei tempi appaiono infatti in tale epoca e fan capo, e per così dire si affollano alla rocca. Non soltanto, sempre interessante, Lucrezia Borgia e, primo di tutti,



LA ROCCA DI SPOLETO, A VOLO D'UCCELLO, IN UN PROGETTO DELL'ARCHITETTO UGO TARCHI PER IL RIPRISTINO DEL MONUMENTO.

per incarico del Podestà allora in carica del Municipio spoletino, Comm. Ferretti e sotto gli auspicj di S. E. il Ministro Fedele.

Il progetto, che raccolse già allora tante adesioni di simpatia, è stato nuovamente riportato sul terreno per interessamento dell'attuale Podestà, On. Spinelli; e per il restauro e la redenzione del monumento va ora combattendo una sua serrata e nobile battaglia un patrizio spoletino, il Conte Carlo Bordini, il quale ha di recente pubblicato

l'Albornoz, magnifica figura di statista e di uomo d'armi, e il suo grande architetto Gattapone; ma anche alcuni dei più arditi capitani di ventura (Braccio Fortebraccio, Niccolò Piccinino, lo Sforza, il Visconti ed altri ancora); e poi tutta una serie di Pontefici (Eugenio IV, Niccolò V, Martino V, Pio II, Sisto IV, Giulio II, Innocenzo VIII, e — accanto ad essi — tanti dei principali campioni delle loro casate (Parentucelli, De Medici, Della Rovere, Riario, Piccolomini e, quasi



Prima di acquistare un apparecchio radio ricordatevi di richiedere una audizione delle supereterodine C. G. E.

C.G.E. LE TRE INIZIALI SENZA RIVALI

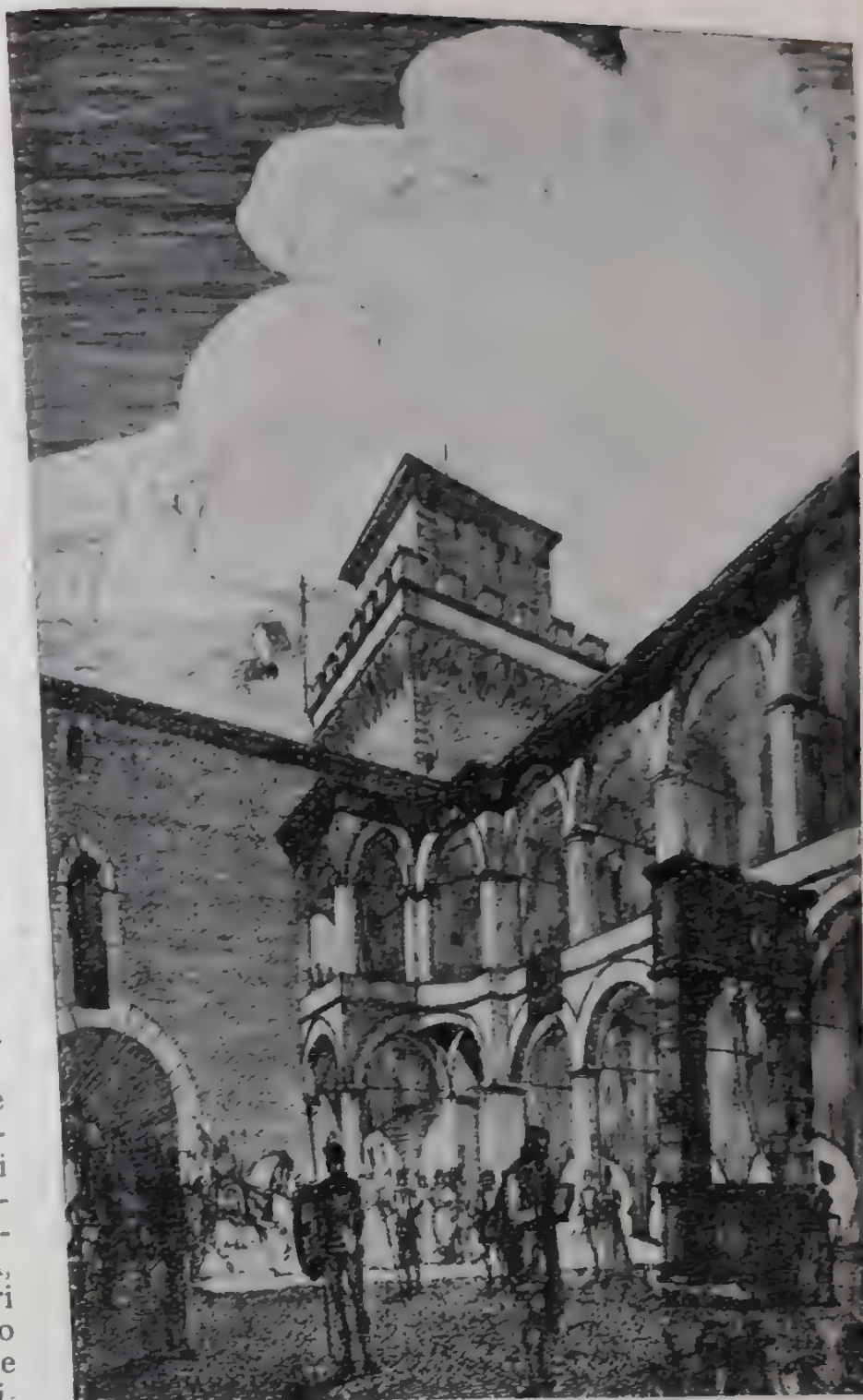
COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITA' - MILANO



la famiglia dei Bandini). Nè
 è completo
 come del Bandini, la rivivere
 rievocati — molti
 persona, ma la sua opera
 si completa con quella
 dell'importantissimo
 di calissimo pero-
 la sua conservazione e
 per la sua austerità, per
 La rocca austera, per
 decisa fino ad essere de-
 dal Governo Pontificio, negli
 tempi, a «casa di pena»
 è rimasta fino ad oggi, costi-
 pur sempre uno dei maggiori
 di fortezza medievale e una
 espressione di forza e di
 e la costruzione non è tal-
 alterata nelle sue parti in-
 che non si ritrovino con certa
 le forme e le decorazioni
 che, liberate da quelle po-
 e posteriori, e ricondotte a re-
 fornirebbero e ridarebbero
 a Spoleto e all'Italia quel
 lavoro di architettura militare
 la sua severa ed armoniosa
 Nella Rocca allo stato
 male, esistono insomma tutti gli
 menti per un completo restauro;
 la spesa a ciò occorrente sarebbe
 data, poichè si tratterebbe so-
 tutto di demolire costruzioni
 recentemente, che non con-
 in alcun modo alla sta-
 delle parti più antiche. Anzi,
 parte notevole di tali lavori
 sarebbe possibile anche permanendo
 ancora per qualche anno l'attuale
 situazione dell'edificio: tali la ri-
 struzione del camminio di ronda,
 ripristino delle finestre, il coro-
 namento delle torri, ecc.

Noi auguriamo al canto nostro che la nobile
 battaglia ingaggiata da Podestà, da letterati e

da architetti per la conservazione della rocca,
 venga presto coronata dal più completo successo.



IL CORTILE D'ONORE, COL PUTEALE E IL DOPPIO ORDINE DI LOGGIATI,
 NELLA RICOSTRUZIONE DELL'ARCHITETTO UGO TARCHI.

CARDIOCINETICO MARINONI

Debolezza cardiaca - Aritmie - Miocardite - Asma cardiaco

Stab. Farm. G. MARINONI - Savona



BRODO MAGGI
 DI CARNE IN DADI non aromatizzato
 Marca Croce Stella in Oro

Una preziosa opera d'arte ritrovata e restaurata.

Quest'opera era racchiusa in un altare laterale della Pieve di San Giovanni in Sugana, presso Sancasciano in Val di Pesa e fu rubata nella notte del 10 luglio 1906; fu ritrovata pochi giorni dopo in una campagna del suburbio fiorentino, ma solamente oggi, dopo 28 anni di attesa, ritorna nell'antichissima Pieve di San Giovanni in Sugana.

E' un'opera pregevolissima di Andrea della Robbia, modellata parte ad alto e parte a bassorilievi policromi e rappresenta la Vergine col Bambino in mezzo ai Santi Antonio Abate e Giovanni Battista; tutte figure di altezza naturale e racchiuse in stele adorne di fiori e di frutta alla maniera robbiana. Al disopra di queste figure, che formano il nucleo principale dell'opera, è modellata in bassorilievo una fanciulla tutta raggiante di luce e le sta vicino un pastorello inginocchiato, forse David ancora giovinetto. Quando l'opera fu ritrovata, era mutilata in varie parti e si deve al Comm. Poggi, Soprintendente alle Belle Arti in Firenze, se i frammenti e le figure ritrovate furono fermate subito sopra una grande tavola e, nelle parti mancanti, disegnate in attesa d'un futuro restauro. Il quale restauro è stato ora felicemente compiuto, per opera di un modesto quanto valoroso maestro fiorentino, il signor Rigo Righi, sorretto dai criteri artistici del Prof. Orlandini, direttore dell'opificio delle Pietre dure in Firenze.

Strade di Roma in terra germanica.

A Ladenburg, l'antica *Lopodurum*, nei pressi di Mannheim è stato restituito alla luce un tratto della strada romana che già conduceva ad un *oppidum* sul Neckar dove oggi sorge la località di Neuenheim. Il lastricato, che forma una superficie regolare, è conservato molto bene. I resti della romana *Lopodurum* si trovano oggi, per la massima parte, nel sottosuolo della città di Ladenburg.

Le « Cinquemila Miglia » del Rayon

Non si tratta di una nuova corsa sportiva dopo quella ormai famosissima delle « Mille Miglia », bensì di una grandiosa crociera commerciale terrestre che, nello spazio di tempo intercorrente fra la metà di maggio e la metà di ottobre un autotreno composto di cinque vetture elegantissime, di cui tre montate a vetrina disposta con garbo e fine gusto, un consorzio *Italrayon* (raggruppante, come è noto le sei grandi case produttrici di filato rayon, Snia Viscosa, Châtillon, Cisa Rayon, Gerli Rayon, Manifattura di Casale, Orsi Mangelli) farà compiere attraverso l'Italia per propagandare il prodotto italiano. Il treno automobile, che è partito da Milano, prevede prima di giungere a Roma, tappa finale, numerosissime soste in tutti i centri di una certa importanza così commerciale come turistica (nel luglio sosterrà lungamente alle stazioni marine liguri e in agosto in quelle adriatiche), sicchè guardandone la carta del variatissimo percorso nasce un certo desiderio di potersivi accodare.

Ma la crociera, abbiám detto, non è turistica, bensì commerciale e destinata a mostrare ciò che l'industria italiana è giunta a produrre nel ramo particolare, con varietà, finezza, buon gusto, buon prezzo.

La produzione del rayon nei 27 stabilimenti del Consorzio ha segnato — come si sa — negli ultimi anni un grande incremento, fissandosi oggi sopra una produzione annua di 36 milioni di chilogrammi (l'industria s'era iniziata nel 1920 con soli 7000 quintali). Sicchè l'Italia è la seconda nazione del mondo quale produttrice, la prima come esportatrice (metà circa della produzione va all'estero), e la prima nella qualità ed attrezzamento. L'industria italiana impiega ora 20.000 operai nella produzione diretta della fibra tessile e circa 80.000 nella lavorazione del filato (tessitura, stampa e lavorazioni accessorie).

VINI FINI DI SARDEGNA

delizia della mensa

MALVASIA - VERNACCIA - MOSCATO - NASCO - MONICA - GIRO
tipi secchi e liquorosi soavemente profumati e di grazia particolarissima

Spedizione in casse da 12 bottiglie o in damigiane — Chiedere prezzi

S. ZEDDA ZEDDA SUCCESSORI - CAGLIARI

Prima di acquistare un apparecchio radio ricordatevi di
richiedere una audizione delle supereterodine C. G. E.

C. G. E. LE TRE INIZIALI SENZA RIVALI

COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITA' - MILANO



RADIO

RA I LIBRI

La Guerra Italiana. Collezione di 15 volumi. Corbaccio, Milano. — Vol. 5° Gen. 1917. CARATI, *La Battaglia dell'Ottobre 1917*, pag. 446 e 17 schizzi, L. 12. — Vol. 7° Cap. GIANNI BAJ-MACARIO, *Giugno 1918*, pag. 427 e 11 schizzi, L. 12. — Vol. 12° Col. GRASSELLI, *L'Esercito Italiano in Oriente*, pag. 398 e 10 schizzi, L. 12.

Vol. 12. « Introduzione » che S. E. il Maresciallo Italia Pecori Giraldi ha dettato per questa collana — della quale sono testè usciti in luce per questi tre volumi — è detto: « ... penso, credo che l'esame dei fatti e delle vicende, compiuto serenamente senza idee nè sentimenti preconcetti, basato sopra elementi positivi e generali, porti a conclusioni che, oltre a illuminare lo spirito servano a questo di guida e ispirino a operare... ».

Con queste parole l'illustre Condottiero — con grande autorevolezza che gli deriva dall'aver tenuto il comando della 1ª Armata, ininterrottamente durante gli ultimi 18 mesi della Guerra — ha tracciato in forma chiara e definitiva il piano di questa collana di opere che si propone, alla distanza di soli quindici anni dalla fine della guerra europea, di narrare in modo sistematico e completo la grande impresa militare dell'Italia nel 1915-1918.

Nella non copiosa letteratura di guerra italiana, la Collezione Corbaccio si presenta con caratteristiche particolari: sia per gli argomenti scelti secondo un piano razionale, sia per i nomi degli Autori, i quali hanno tutti direttamente vissuto in mezzo agli avvenimenti che narrano e spesso hanno coperto posti di comando nelle operazioni descritte. E che questa collana sia realmente basata su « elementi positivi » quali è dato trarre dal-

l'esperienza vissuta, e ispirata a criteri scevri di « idee e sentimenti preconcetti », secondo le direttive dell'illustre Presentatore, lo si può fin d'ora desumere dalla lettura dei primi due volumi pubblicati, importantissimi poichè l'uno contiene la sintesi del ripiegamento dell'Ottobre 1917, e l'altro canta l'epopea della riscossa sul Piave nel giugno 1918.

La « collana » si comporrà dei 15 volumi seguenti:

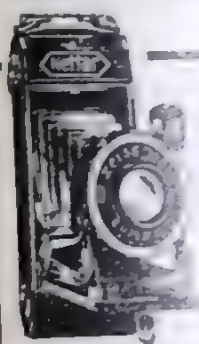
1° *Il primo anno di guerra*; 2° *La « Strafe Expedition »*; 3° *Gorizia 1916*; 4° *Isonzo 1917*; 5° *La Battaglia dell'Ottobre 1917*; 6° *La Riscossa*; 7° *Giugno 1918*; 8° *Vittorio Veneto*; 9° *La Guerra in montagna*; 10° *La Guerra Marittima dell'Italia*; 11° *La Guerra nell'Aria*; 12° *Gli Italiani in Francia e in Oriente*; 13° *La Condotta Politica della Guerra*; 14° *Le armi e i combattenti*; 15° *I servizi logistici nella Guerra*.

Affidata a scrittori di cose belliche di chiara fama, e a studiosi che, se pur meno noti nel campo della letteratura militare, si sono dedicati a quest'opera con la salda preparazione tecnica e l'indomita passione che li animò durante la guerra combattuta e vinta nel nome della Patria, questa opera costituirà una fonte preziosa per coloro che in un non vicino domani saranno chiamati a fare non più la narrazione della Guerra, ma, finalmente, la « Storia » di essa.

CARLO BATTISTI. — *I nomi locali d'Oltradige Bolzanino*. — Primo contributo al dizionario toponomastico dell'Alto Adige, Istituto di Studi per l'Alto Adige, Bolzano, 1934-XII, pag. 166, illustrato: L. 25.

Per presentare alla critica scientifica un esempio pratico della raccolta del materiale per un dizionario toponomastico dell'Alto Adige, il chiaro glottologo trentino ha illustrato un'unità territoriale ben definita, il territorio dei comuni di Appiano e di Caldaro, unità particolarmente interessante perchè marginale all'italiana Valle di Non. L' A. ricerca con profonda dottrina l'origine e le successive trasformazioni di tutti i toponimi forniti dalla carta austriaca al 75.000, dalla carta del-

FOTOAMATORI ESIGENTI



Il nuovissimo apparecchio Zeiss Ikon « Nettar », 6×9 con obbielt. di grande luminosità 1:4,5 otturatore Compur tutte le velocità sino al 1/250 di secondo autoscatto per fotografare sè stessi. - Lo avrete, compreso astuccio lusso, per SOLE L. 43 al mese, per 10 mesi (allo stesso prezzo come per contanti).

Chiedere prospetto « 37 » gratis

Ditta VAR - Milano, Corso Italia, 27

Finanziata a rate di qualunque apparecchio Zeiss Ikon e Voigtlander

LAVANDA COLDINAVA



Vi è in questo profumo familiare l'aristocrazia delle cose semplici e buone. Usato per la toeletta e per la biancheria vi darà rilievo e distinzione.

Un piccolo saggio si riceve inviando lire una in francobolli alla Casa:
A. NIGGI & C. - IMPERIA ONEGLIA

l'I.C.M. al 25.000, dalle mappe catastali austriache e dal libro fondiario, confrontandoli con le pubblicazioni a stampa esistenti, con lo spoglio del voluminosissimo catasto Teresiano (a. 1775 circa) e di tutti i documenti archivistici accessibili. Il lavoro, minuzioso e vastissimo, benchè limitato a due soli comuni (962 nomi di luogo con la loro documentazione storica, studiati etimologicamente), dà una chiara idea di quanto resta da fare per giungere all'auspicato dizionario toponomastico alto-atesino, che non è semplicemente un desiderio di scienziati, ma una necessità nazionale. Solo con questa faticosa ricerca sarà possibile di rendersi conto della reale storia linguistica atesina, opponendo alle opere d'oltralpe i risultati di studi nostri, di cui è cospicua parte questo saggio, indubbiamente frutto di lungo studio e di matura dottrina e che col noto volume *Popoli e lingue dell'Alto Adige* (Firenze 1931) e altre simili pubblicazioni di toponomastica venostana valse recentemente all'A. il solenne encomio dell'Accademia d'Italia.

JULES PAYOT. — *Les Alpes éducatrices - Mon Chamonix*. — Librairie Payot, Chamonix e presso l'Autore, Aix-en-Provence, 1933, pag. 264: Fr. 15.

L'A., rettore onorario dell'Università di Aix-Marseille, notissimo per i suoi volumi sull'« Educazione della volontà », sul « Lavoro intellettuale e la volontà » e sull'« Arte di scrivere », fratello di un alpinista illustre, che per primo fece la tra-

versata del colle del Gigante in sci, ha vissuto gli anni eroici dell'alpinismo e ha condensato in queste cristalline pagine la sua passione ragionata per la montagna e il suo pensiero circa l'influenza benefica della montagna sull'uomo. Non già un trattato metodico, ma una sostanziosa « causerie », che, rievocando esperienze e aneddoti personali o prendendo ad esempio Chamonix e il Monte Bianco, tocca di tutti i problemi della montagna e fa vibrare tutta la poesia delle Alpi. Chi veramente, profondamente ama la montagna, leggerà con delizia le pagine sulla « psicologia dell'alpinista » e consentirà con l'A. quando afferma che « è utile che ogni anno le Alpi facciano delle vittime, perchè sussista nel cuore di ogni amante della montagna la santa paura, sola generatrice dei grandi coraggi. I pazzi sono i deboli, che vivono al disotto delle loro capacità d'energia, schiavi d'un corpo pesante, sensuale, esigente, che teme lo sforzo ». L'opera è anche il testamento spirituale del Payot, il « messaggio che ha ricevuto dalla sua valle natia ».

ARNALDO CIPOLLA. — *Al lago Ciad*. — Casa Ed. Giacomo Agnelli, Milano, 1 vol. di pag. 260: L. 12.

Il Cipolla, giornalista notissimo, che già nel 1905 si era spinto nei pressi del grande Lago Africano, ha ora rifatto il suo viaggio soffermandosi a lungo e studiando le condizioni economiche, politiche e sociali delle popolazioni negre disseminate nel vasto territorio suddiviso fra la Nigeria britan-

34-8

L'OLIO CARLI

IN TUTTE LE FAMIGLIE



Ai Signori Soci del T. C. I. che desiderano consumare un prodotto sano e genuino offriamo a titolo di prova una damigiana da chili 15 netto di "Olio Carli" purissimo d'oliva alle seguenti condizioni:

Recipiente nuovo gratis - Trasporto a nostro carico e rischio (Italia Settentrionale e Centrale) - Nelle città consegna a domicilio - Rimessa anticipata L. 97,50.

Conto corrente Postale N. 4149



Fratelli Carli
PRODUTTORI OLIO D'OLIVA
ONEGLIA



l'Africa Occidentale ed Equatoriale francese, e il Mandato Francese del Camerum. Il libro, che rivela nel Cipolla una singolare e del resto riconosciuta competenza nei problemi coloniali, dedica un cenno importante all'opera compiuta, specialmente in Nigeria da impresari di costruzioni e mano d'opera italiani, dimostratisi una volta di più colonizzatori di primo ordine.

ENRICO F. REZZA. — *Il nuovo Codice della strada*. — R. Noccioli, Empoli, 1934-XII, pag. 139: L. 11.80.

Un altro volume di utile consultazione per una organica conoscenza delle norme contenute nel recente «Testo Unico per la tutela delle strade e della circolazione». Pregi particolari di questo manuale sono un dettagliato indice alfabetico e un accurato specchio di raffronto fra le norme nel Codice Stradale del 1928 e quelle attualmente in vigore.

Turbine idrauliche e macchinari accessori - Lubrificazione. — Un fascicolo di pag. 74 di gr. formato con 62 illustraz. — Pubblicato a cura della S. A. Lubrificanti A. Foltzer Barabino e Graeve, Genova, 1933-XI, edit.

Più volte abbiamo avuto occasione di parlare dell'utilissima collana di pubblicazioni tecniche, edite in veste assai degna e con testo e illustrazioni assai chiare, dalla Soc. Foltzer con lo scopo di fornire una guida sicura ed obbiettiva per una

buona lubrificazione per i vari tipi di macchine, dall'automobile all'autocarro, ai grandi motori Diesel, ecc.

Il presente fascicolo, 17° della serie, (che come i precedenti viene inviato gratuitamente a chi ne faccia richiesta direttamente alla Casa in Genova), premesso un opportuno richiamo ai vari tipi di turbine idrauliche oggi in uso, delle quali fornisce chiarissime piante e spaccati, illustra le leggi fisiche che regolano la lubrificazione di dette macchine e conclude con un rapido riassunto dei requisiti che debbono avere i lubrificanti destinati a tale impiego.

UMBERTO BORSARI. — *Nuovo Codice della Circolazione stradale e dell'Automobile*. — Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1934-XII, pag. 411: L. 20.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. — *Portolano del Mediterraneo*, Vol 7°, *Costa Nord del Marocco e costa d'Algeria e Tunisia*. — Genova 1933-XI, pag. 324: L. 20.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. — *Radioservizi per la Navigazione* — volume I. *Stazioni Radiogoniometriche, Radiofari, Segnali, Orari e Avvisi R. T. ai naviganti*. — Aggiornato al 1° gennaio 1934. — Tipografia dell'Istituto Idrografico della R. Marina, Genova, 1934-XII, pag. 196, L. 10.

ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

Gia altre volte abbiamo illustrato alcune speciali forme di assicurazioni, che rispondono a particolari interessi personali e famigliari; oggi riteniamo utile ricordare la forma

“MISTA CRESCENTE A CAPITALE RADDOPPIATO”

la quale provvede alla costituzione di un capitale, di cui l'assicurato potrà liberamente disporre dopo trascorso il periodo di tempo convenuto e offre inoltre speciali garanzie nel caso di morte dell'assicurato dopo il periodo di pagamento dei premi o prima della scadenza di tale periodo.

ESEMPIO PRATICO.

Un commerciante dell'età di 30 anni desidera disporre al suo 55° anno, di L. 25.000 e intende inoltre che i suoi eredi ricevano una somma pari almeno a L. 25.000 dopo la sua morte, in qualunque momento essa avvenga. A tale scopo stipula con

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

un contratto in forma «Mista crescente a capitale raddoppiato», impegnandosi a pagare, al massimo per 25 anni, un premio annuo di L. 1280. Egli acquista con ciò la sicurezza:

- 1° - di riscuotere L. 25.000 se sarà in vita alla scadenza del contratto;
- 2° - di garantire agli eredi, in caso di sua morte dopo il periodo di pagamento dei premi, la immediata riscossione di L. 25.000;
- 3° - di garantire agli eredi, in caso di sua morte prima del termine di pagamento dei premi, l'incasso immediato di una somma base di L. 25.000, aumentata di tante volte L. 1000, quanti risulteranno gli anni trascorsi dalla data di effetto del contratto, considerando per intero l'anno incominciato.

Se, ad esempio, nel caso considerato, l'assicurato venisse a mancare dopo 14 anni e sei mesi di durata del contratto, gli eredi riscuoterebbero L. 25.000 più L. 15.000 e cioè complessivamente la somma di

L. 40.000

insieme con gli utili accumulatisi durante gli anni di contratto trascorsi.

Ricordiamo che, oltre alla partecipazione agli utili, gli assicurati

dell'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

godono di speciali provvidenze sanitarie e cioè di facilitazioni e riduzioni di tariffe presso molti stabilimenti termali, ospedali, case di salute, sanatori, convalescenziari, consultori materni. Buoni gratuiti per visite e analisi mediche riservati ad assicurati per capitali superiori alle L. 20.000.

TUTTI GLI AGENTI GENERALI E LOCALI DELL'ISTITUTO FORNISCONO GRATUITAMENTE INFORMAZIONI E PREVENTIVI.

FOSCO MARAINI. — *Guida dell'Abetone per lo sciatore*. — Pag. 48, ill., con annesso uno schema topografico al 25.000, edita sotto gli auspici della Staz. di Soggiorno e Turismo dell'Abetone e della Sezione Fiorentina del C.A.I., 1934-XII: L. 5.

EDGARDO BARTELLUCCI. — *Espropriazioni per causa di pubblica utilità*. — Milano, Ditta Tip. Ed. Libreria L. di G. Pirola, 1934-XII, pag. 375: L. 25.

A. GIANNINI. — *La convenzione di Ginevra sul regime internazionale delle ferrovie*. — Associazione Italiana per la Società delle Nazioni, Roma, 1934-XII, pag. 46: L. 7.

Nuovissima Guida e pianta di Monza. — Pag. 250, ill. e dotata d'una pianta in nero. Direzione e Amministr. Monza, via Volturno N. 20; Editore Tip. Artigianelli, Monza, 1934-XII: L. 5.

F. ZORZI — *Vittorio Dal Nervo e il Museo Civico di Storia Naturale - 1904-1933-XII*. — Verona, Società Editrice Arena, pag. 16.

Il Nuovo Codice Stradale — raccolto e coordinato dal Dott. E. Dusini, Padova, Ed. R. Zannoni, 1934-XII, pag. 122: L. 7.

GAETANO DE CAMILLIS. — *L'Imposta sui Cani*. — Como, Tip. Ed. Cesare Nani, un vol. di pag. 77: L. 4,50.

Statistica dei Soci al 30 aprile 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1934	N. 185 372
Soci annuali per il 1934 iscritti alla stessa data	" 13 452
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 531
Soci vitalizi iscritti al 30 aprile 1934	" 8 197
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1934	" 12 146
	" 231 877
	N. 413 701
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1933 che non pagarono ancora la quota del 1934 e presumibili nuove iscrizioni	" 7 000
Totale Soci	N. 420 701

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { Testo: Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Elchi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.



OLIO PURO D'OLIVA

Cav. G. Montina
Albenga (RIVIERA LIGURE)

FORNITORE DEI
SOCI DEL T. C. I.

L'Oleificio Montina concede uno sconto speciale di **cent. 20 al Kg.** sul suo listino dei prezzi correnti, a tutti i **Soci del T. C. I.** che facendo richiesta dei suoi prodotti, ne inviano anticipatamente l'importo.

Richiedere assieme al listino prezzi la pubblicazione "**L'olivo e l'industria olearia**", indispensabile a tutti i consumatori d'olio.

Torino, 28 Febbraio 1934-XII

Sig. Cav. G. Montina

Da vari anni, con la massima soddisfazione, faccio in famiglia uso esclusivo, del vostro olio di oliva di prima pressione.

Angela Thaon di Revel
Consorte del Conte Paolo Thaon
di Revel, Senatore del Regno e
Podestà di Torino

Gardone Riviera, 3 Febbraio 1934-XII

Sig. Cav. G. Montina

Vogliate spedire al Vittoriale cento pezzi solito sapone Marsiglia.

Amministrazione del Vittoriale
di Gabriele D'Annunzio - Principe di
Monte Nevoso

FIUGGI

LA VERA MARCA

DIFFIDARE DELLE
CONTRAFFAZIONI



UNICA SORGENTE
DI FAMA MONDIALE
GIORNALE SECOLI

ACIDO URICO
GOTTA CALCOLI
RENELLA

DI FAMA EUROPEA
GRAN LUSSO CONCERTI

PIAZZA DELLA FONTE
M. 700 S.M.
MAGGIO - OTTOBRE

SOC. AN. FIUGGI (ANTICOLANA)
ROMA - PIAZZA DELLA PILOTTA, 3

Agente Generale per la vendita in Italia e Colonie
CAV. VINCENZO ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI, 3

Hunyadi János

la migliore Acqua Purgativa Naturale.

La "Hunyadi János", non è soltanto un Purgante, ma, mercè la sua azione fisiologica, è allo stesso tempo un preventivo e curativo in molte indisposizioni, stati morbosi e diatesici, fra i quali



conviene rilevare: mal di testa, pletora sanguigna, obesità, nausea, bruciore nella gola e lo stomaco, etc. "Hunyadi János", è un ottimo disinfettante, risolvente, derivato, risveglia l'appetito nei soggetti indeboliti e facilita il lavoro intimo della nutrizione; è il purgante per eccellenza delle donne e dei bambini.

In vendita nelle Farmacie e Drogherie

ANISETTA



MELETTI

Silvio Meletti

Ascoli Piceno

QUESTI NUOVI SANDALI AQUILA



TUTTA GOMMA
STAMPATA IN
UN SOL PEZZO

**FLESSIBILI
IGIENICI
ECONOMICI**

PROTEGGERANNO
I VOSTRI PIEDI
NEI LAVORI AGRICOLI,
NELLE RISAI, AL MARE,
PER LA PESCA, NELLE
BONIFICHE

CHIEDETELI
OGGI STESSO
AL VOSTRO
CALZOLAIO

SOCIETÀ ITALIANA
INDUSTRIA GOMMA
& HUTCHINSON



Per il perfetto funzionamento dei vostri motori usate
 SHELL DYNAMIN il super carburante delle vittorie
AEROSHELL il lubrificante d'eccezione
 Otterrete ripresa istantanea, massimo rendimento
 costante e regolare lubrificazione.